Automóveis & Acessórios

ANO 7 DEZEMBRO, 1952 N.º 84



A&A

A Revista Comercial do Ramo



O BOM MOTORISTA SABE DISTO...



De pouco valerão as ótimas estradas, se os freios funcionarem mal.

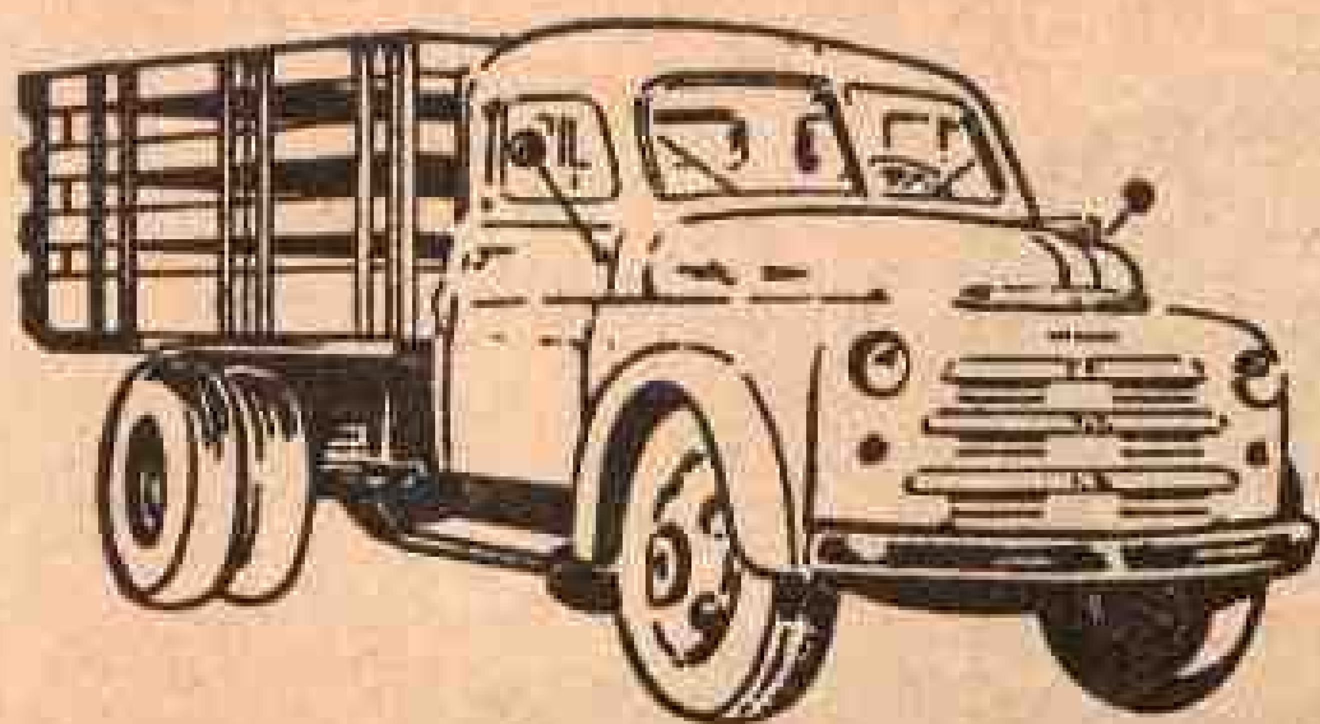
Sim, porque a cada curva do caminho, os imprevistos poderão estar escondendo a FATALIDADE, se não houver segurança nos meios de evitá-los.
Para isto, a assistência técnica dos freios hidráulicos em cada seis meses impõe-se como um imperativo à sua tranqüilidade. E, ao escolher a marca do fluido para os freios de seu carro, peça sempre o genuino fluido para freios hidráulicos, fabricado com matéria de superior qualidade e sob rigorosa responsabilidade de uma marca preferida pelos motoristas no mundo inteiro.

Commander

OS FREIOS NUNCA FALHAM!



DISTRIBUIDORES PARA O BRASIL:
RAPHAEL LIVRERI IMPORTADORA S. A.
Rua Piratininga, 304 a 308
Caixa Postal, 3916 - End. Tel.: "RAMILI"
SÃO PAULO-BRASIL





Peça peças à Cipan

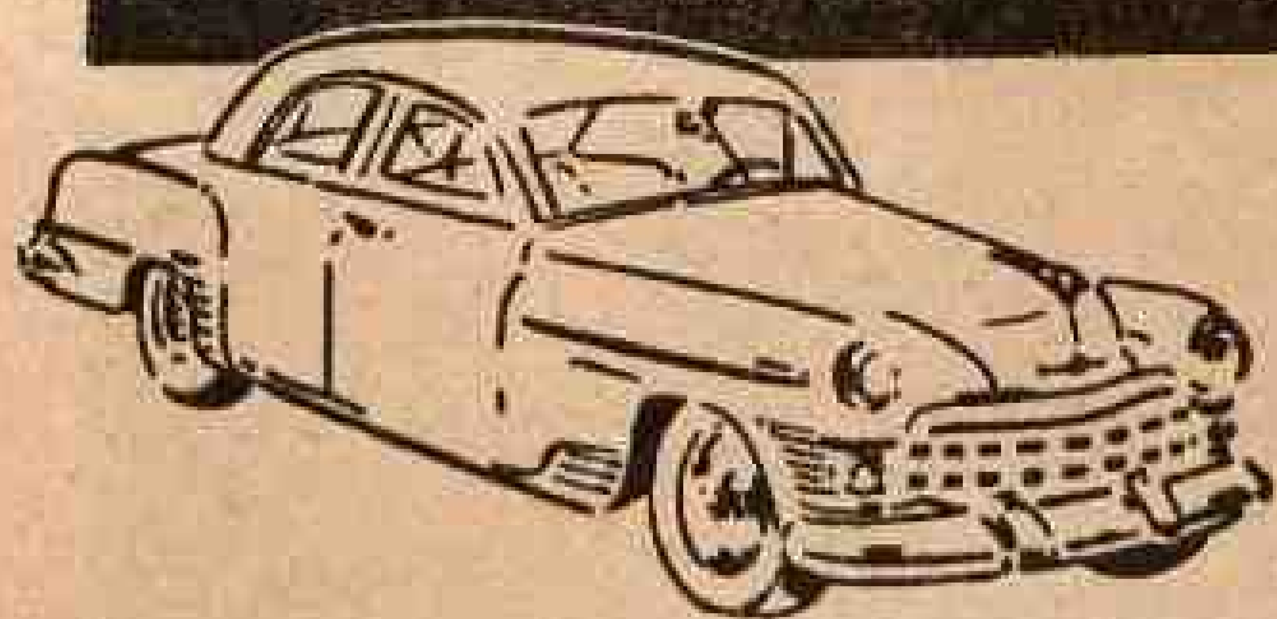
PEÇAS LEGÍTIMAS

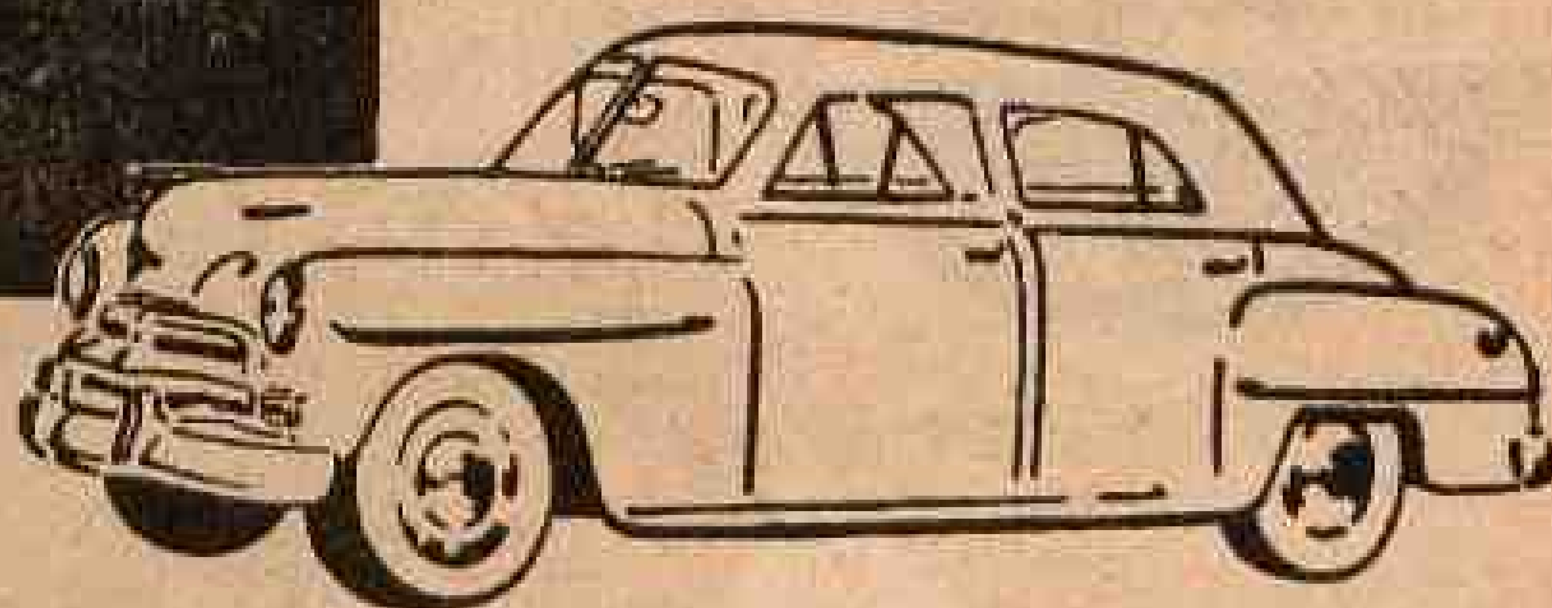
MOPAR

PARA

PLYMOUTH - CHRYSLER

FARGO





Nossos grandes estoques de peças legítimas MOPAR, fabricadas pela Chrysler Corporation, permitem-nos sempre fornecê-las com tôda a presteza.



Distribuidores exclusivos:

CIA. CIPAN

Av. Henrique Valadares, 150 — Rio de Janeiro

CHRYSLER **PLYMOUTH** **FARGO**



Pesquisa significa "Qualidade"

NOS MANCAIS DE MOTOR FEDERAL-MOGUL

Nossas permanentes pesquisas e nossa fabricação especializada beneficiam os mecânicos de todo o mundo.

Êles sabem que, para restaurar a maior eficiência do motor, podem confiar nos mancais FEDERAL-MOGUL.

FEDERAL - MOGUL SERVICE, INCORPORATED

EXPERIÊNCIA ININTERRUPTA EM MANCAIS DESDE 1899

Representantes para todo o Brasil:

CASA RAND COMÉRCIO E INDÚSTRIA S. A.

RIO DE JANEIRO
Caixa Postal 350

RECIFE
Caixa Postal 267

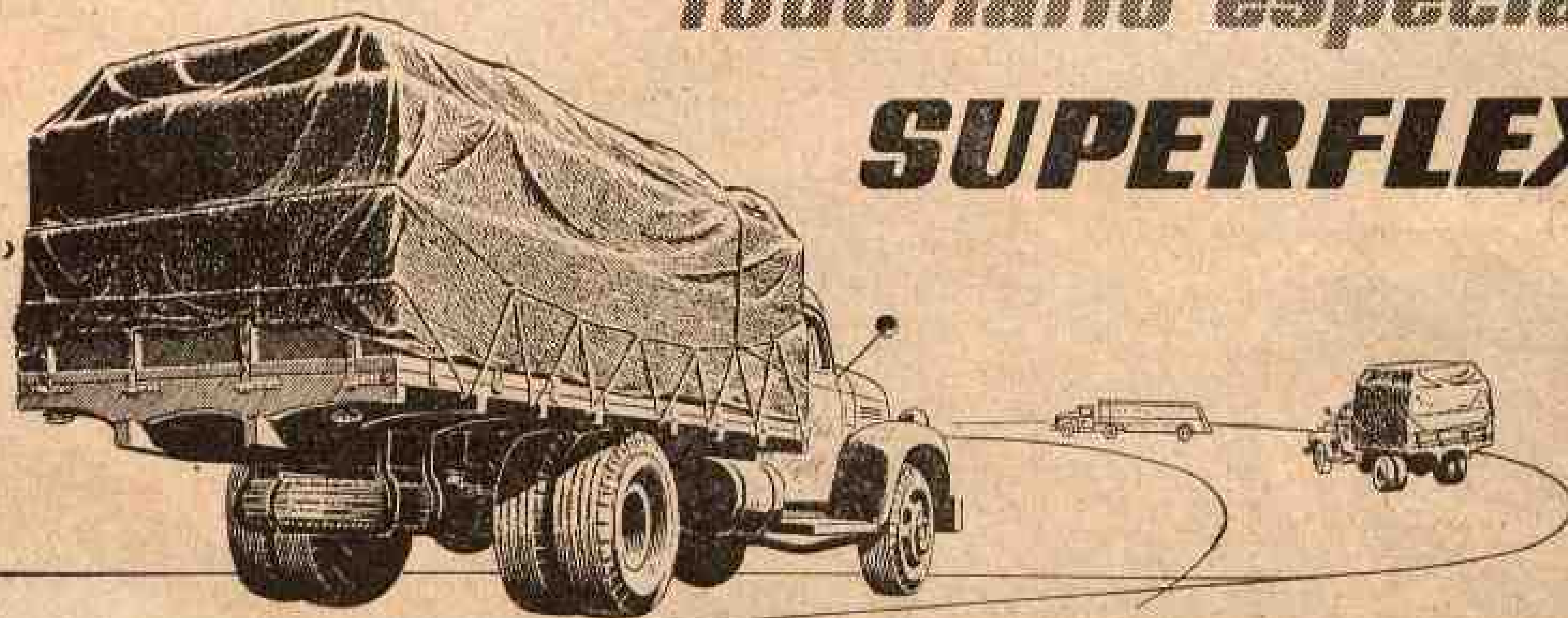
BELÉM
Caixa Postal 670

SÃO PAULO
Rua 24 de Maio, 200

PÔRTO ALEGRE
Caixa Postal 978

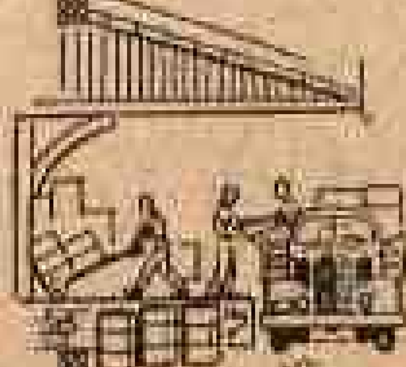
PRODUZIR É METADE DA TAREFA — A OUTRA METADE É TRANSPORTAR

rodoviário especial SUPERFLEX



Em tôdas as atividades — do norte ao sul do País — trava-se a Batalha da Produção. Mas produzir é a metade da tarefa; a outra metade consiste em transportar. Nessa verdadeira luta de recuperação nacional, em que o transporte tem importância básica, PIRELLI se orgulha de participar ativamente Equipando com pneus robustos e mais duráveis os gigantescos caminhões que percorrem as nossas rodovias, os pneus PIRELLI reduzem extraordinàriamente o custo dos transportes, mantendo por mais tempo na ativa os gigantes — que devoram distâncias para fomentar a riqueza nacional. *Produzir mais, economizando ainda mais!* Essa é a palavra de ordem da campanha em que o País está empenhado. Êsse é o lema a que obedece a fabricação dos pneus PIRELLI.

redução extra no custo dos transportes



O TRANSPORTE NO BRASIL

As modernas rodovias do Brasil nasceram da necessidade de dotar o País de artérias por onde pudesse circular rapidamente a riqueza nacional, a qual, sem o transporte rodoviário, estaria condenada à estagnação. Nessas vias, por onde transitam, mensalmente, 45 mil caminhões, os pneus RODOVIÁRIO ESPECIAL prestam os mais relevantes serviços, colocando PIRELLI na vanguarda da batalha da produção





PIRELLI

agora produzindo mais pneus para a frota da batalha da produção

PIRELLI S. A. - COMPANHIA INDUSTRIAL BRASILEIRA

Standard PB-92

SUA SEGURANÇA

depende do sistema elétrico do seu carro!

VEJA SÓ AS VANTAGENS:

1. Descobrem-se as falhas, que são corrigidas em tempo, antes que se agravem
2. O custo dos serviços é menor, porque os consertos são pequenos
3. Previnem-se acidentes, porque removem-se as causas
4. Mantém-se o carro rodando
5. Evita-se a substituição de peças e conjuntos de grande custo

COMO FONTE SEGURA DE ENERGIA, USE

Bateria

FORD

protegida por ampla garantia



Sua vida — e a dos outros — pode ficar em perigo. Ou, de repente, seu carro pode estacar. O passeio ou a viagem estão prejudicados. Tudo porque há falhas no sistema elétrico.

Acautele-se antes que isso aconteça. Uma negligência pode custar caro. É de vital importância que a bateria, os faróis, o distribuidor, o dínamo, as velas e os demais elementos do sistema elétrico estejam em perfeitas condições de funcionamento.

Para sua tranquilidade e segurança, consulte hoje mesmo o

SERVIÇO PREVENTIVO 

que descobre e corrige as falhas, antes que se manifestem. Vale a pena!

FORD MOTOR COMPANY, EXPORTS, INC.

2553

DODGE
DE SOTO
CHRYSLER
PLYMOUTH
FARGO

Sempre em marcha

COM PEÇAS

MŌPĀR





Carros e caminhões da Chrysler Corporation não param nas oficinas, porque as peças MOPAR garantem o seu funcionamento eficiente e ininterrupto. Antes de trocar qualquer peça do seu carro, consulte sempre o CATÁLOGO DE PEÇAS MOPAR que, juntamente com a Lista de Preços, o ajudará a encontrar ràpidamente a peça que procura, pelo preço exato.

VENDAS ATRAVÉS DOS CONCESSIONÁRIOS AUTORIZADOS

Cia. Distribuidora Geral
Brasmotor
SÃO BERNARDO DO CAMPO • EST. SÃO PAULO

Panam - Casa de Amigos 16.868

Equipamentos ITAÚNA para chassis de caminhão

Construídos inteiramente com material de primeira qualidade. Projetados e executados com a mais moderna técnica, obedecendo a rigorosos princípios de simplicidade, resistência e estabilidade. Os equipamentos «ITAÚNA» adaptam-se a todos os tipos de chassis, obtendo o máximo de eficiência e durabilidade. Consulte-nos para informações técnicas e orçamentos sem compromisso.

Irrigadores

Pulverizadores

Frigorífico

Carros Tanques

Carros para Bombeiros

Coletores de lixo

Carros para transportes de carne

Carros Tanques

Basculantes

Basculantes



COMPANHIA MECÂNICA ITAÚNA S. A.

Rua S. Bento, 500 - 10º - Tel. 32-3178

End. Tel. "ANUATI" - Cx. Postal, 3316

SÃO PAULO

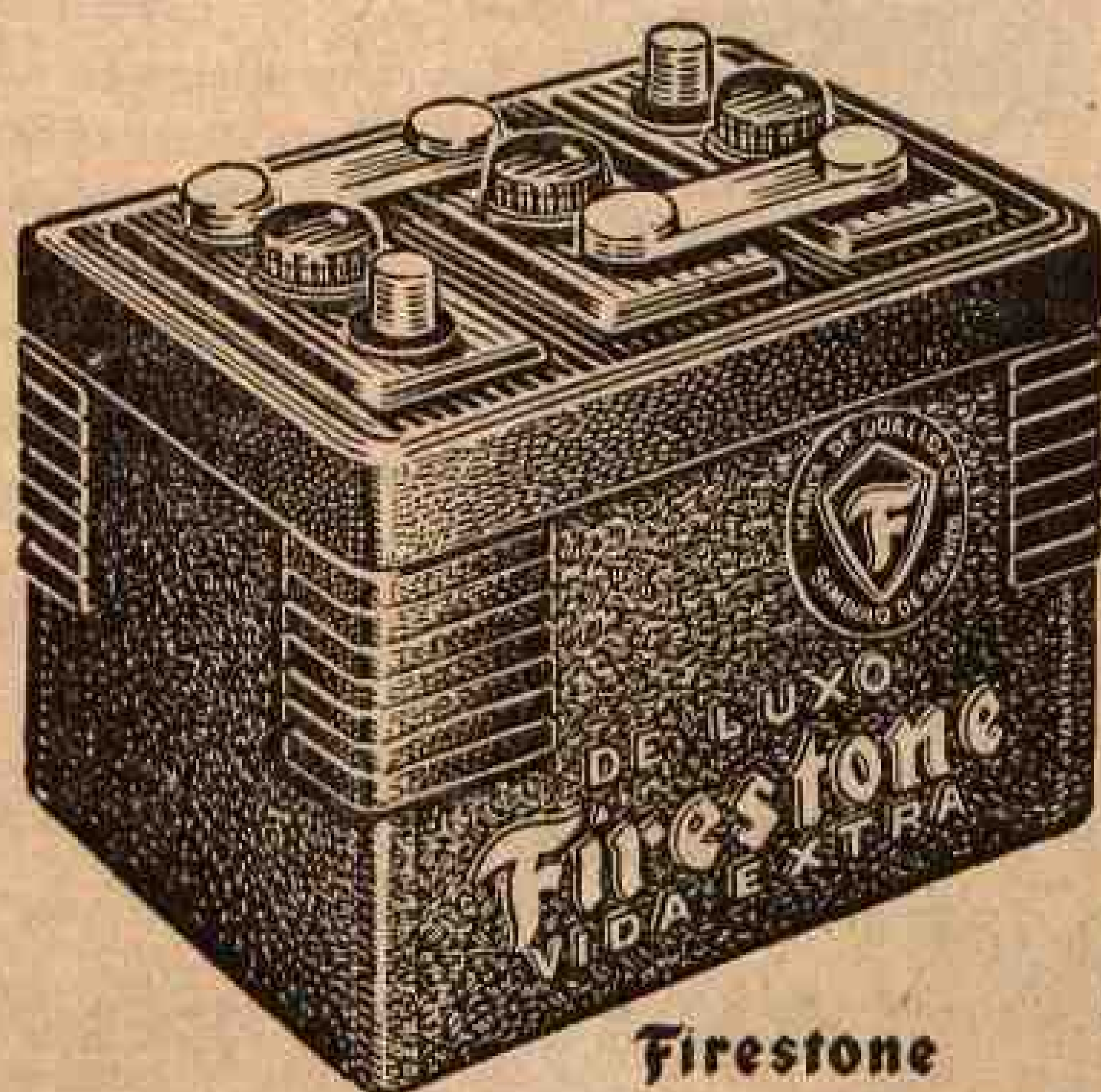
NOVAS BATERIAS

Firestone

25% mais potentes!



Firestone SUPREMO



Firestone DE LUXO

Para sua garantia, use também êstes produtos Firestone



Lonas de freios



Velas Firestone

BATERIAS Firestone

Duram mais — servem melhor!

15.172



Boas Festas!
Feliz Ano Novo!

A todos os nossos leitores, a todos os nossos assinantes, a todos os nossos anunciantes, apresentamos cordiais votos de muita felicidade pessoal e de muita prosperidade no ano que se inicia. Companheiros dos mesmos combates, tripulantes do mesmo barco, AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS *e o comércio do ramo têm idênticas aspirações, pelejam pelo mesmo objetivo. É confortador registrarmos que o comércio de automóveis e acessórios do Brasil cresce cada vez mais em importância material e em prestígio moral.*

Que tal progresso aumente sem cessar - é o nosso sincero desejo!

Automoveis & Acessórios

Rio de Janeiro, Dezembro de 1952

ANO VII — DEBEMBRO, 1952 — Nº 84

Automoveis & Acessórios

A REVISTA COMERCIAL DO RAMO
PUBLICAÇAO MENSAL

SUMÁRIO

«O petróleo é nosso» 9
O passado e o presente das grandes organizações do comércio do automóvel — IX — Hermes Macedo S. A. 15
O primeiro automóvel brasileiro 23
O salão de Londres de 1952 26
Os novos Chrysler 53 40
O Plymouth 53 é luxuoso, eficiente e econômico 42
Já estão rodando os novos DeSoto de 1953 47
Os novos «Henry J» e Kaiser de 1953 50
A corrida da tortura 52
Carta de Detroit 54
As auto-estradas de São Paulo 55
Diversas notícias 60
Acontecimento no comércio automobilístico 68
Seleção do pessoal para oficina mecânica — IV — 73
O que vai pelo ramo 76
Sempre é bom saber 80
A epopéia do motorista de caminhão 81
A mecânica do automóvel — XXII — 83
Cartas 88



NOSSA CAPA — O novo DeSoto 1953 FireDome Sportman Special Club Coupé tem a elegante aparência de um conversível mas o teto é todo de aço. O pára-brisa encurvado não apresenta pilar central, a visibilidade é total.

Diretor-Proprietário, H. D. Oliveira; **Redator-Chefe,** Mário Rangel; **Gerente,** Richard de Avellar; **Tesoureira,** Mildred de Oliveira; **Secretário,** Nelson Pereira Bastos.

Redação e Administração
Rua da Quitanda, 20, 5º andar, sala 501 — Caixa Postal, 3446
Endereço Telegráfico — «Autocesso»
Telefone: 22-0232
Rio de Janeiro

Representante em São Paulo — R. M. Garrido, Praça da Sé, 23, Sala 101 — Telefone: 33-3252.

Representante em Curitiba — Eberhard R. Ribeiro, Rua 7 de Abril, 104.

Representatives in the United States and Canada: H. J. Wandless Co., Inc., 205 East 42nd Street, New York 17, N. Y.

Representative in the United Kingdom: D. W. Commercial Press Services, 5, Netherton Road, St. Margaret's, Twickenham, Inglaterra

Automóveis & Acessórios — é uma publicação que circula exclusivamente no comércio de automóveis do País. O preço da assinatura por 1 ano (12 números) é de Cr$ 80,00; por 2 anos (24 números) é de Cr$ 130,00 e por 3 anos (36 números) é de Cr$ 160,00. As importâncias em pagamento de assinaturas devem ser remetidas ao Sr. H. D. Oliveira, Cx. Postal 3446, Rio de Janeiro, por meio de vale postal, cheque ou sob registro com valor declarado, a fim de evitar possíveis extravios no correio.

Automóveis & Acessórios é propriedade de H. D. Oliveira, também editor de **The Traveler's Guide to Rio e This is Rio.**

Número avulso, Cr$ 8,00 — Números atrazados, Cr$ 10,00

«O Petróleo é Nosso»

O «Gigante pela própria natureza» dorme calmamente enquanto outros agem

CHEGA ao seu melancólico fim a "batalha do petróleo" no Parlamento brasileiro: não teremos petróleo tão cedo.

O projeto da Petrobrás, tal qual vai ser aprovado nas discussões finais, deve dar-nos petróleo para as nossas necessidades e para exportarmos... daqui a umas tantas dezenas de anos.

A onda de nacionalismo mal esclarecido, verdadeira xenofobia, vai tomando conta de tudo.

O Brasil, que nós cantamos com ardor nas estrofes do nosso hino pátrio "Gigante pela própria natureza" é um gigante frágil, com pés ainda incertos e que dorme plàcidamente enquanto outras nações pequenas agem e enriquecem.

No tocante ao petróleo, conduzimo-nos de maneira radicalmente diferente de outros países americanos como o Canadá, o Peru, a Venezuela.

Exploração de petróleo não se faz com discursos tipo "discurso do Rio Amazonas" mas sim com capitais, técnicos e maquinaria.

Foi êste o ritmo de perfurações no ano passado em alguns países americanos:

Brasil	1 quilômetro
Canadá	382 quilômetros
E. Unidos	10.582 quilômetros

★

O Canadá tem sido motivo de muito noticiário ùltimamente quanto ao seu progresso impressionante depois do início da exploração das ricas jazidas petrolíferas do distrito de Alberta.

Um engenheiro brasileiro esteve lá e, de volta, fez uma conferência na Associação Comercial do Rio de Janeiro. Demonstrou que mais de 200 companhias de petróleo americanas e canadenses trabalham em sadia concorrência, canalizando ouro para os cofres canadenses. Não há gritos histéricos de "petróleo é nosso", há trabalho construtivo. O Canadá já ficou em condições de fazer donativos à Inglaterra, donativos puros e simples (não empréstimos) de dezenas de milhões de libras. O povo canadense prospera, seu nível de vida se eleva e os impostos baixam, ao contrário do que sucede aqui, onde êles estão sempre aumentando.

★

O Peru modificou há certo tempo a sua política do petróleo, política que anteriormente era a mesma acanhada e míope orientação que predomina no Brasil.

Pela nova legislação, o Peru outorga concessões para exploração e extração, na base de 50% dos resultados, a companhias nacionais ou estrangeiras, em igualdade de condições.

Um mês após a vigência da nova legislação petrolífera, 300 petições haviam sido recebidas, de 15 companhias peruanas e estrangeiras.

Já conta o Peru com jazidas em lavra na costa Norte, com a produção de 33.000 barris diários. As concessões agora requeridas referem-se tôdas à região do deserto de Sechura.

Entre as companhias que vão iniciar a exploração ali contam-se: International Petroleum, subsidiária canadense da Standard Oil de New Jersey; Peruvian Gulf, subsidiária da Gulf Oil Corp.; Richmond Petroleum, subsidiária da Standard Oil of California; Conorada, companhia que pertence em conjunto à Continental Oil, Ohio e Amerada Petroleum Corporation, esta última a principal descobridora dos poços petrolíferos de North Dakota.



A nova auto-estrada que liga a capital da Venezuela a seu pôrto principal — La Guaira — foi de construção difícil e cara. Aqui vemos um possante trator «International» rasgando a terra num dos trechos finais.

★

Mas a nação americana em que mais impressionantes estão sendo os resultados da política de porta aberta para a exploração do petróleo é a Venezuela.

Vamos dar a palavra aos venezuelanos, a quem não faremos a injúria de supor que são "entreguistas", "traidores", "vendedores da Pátria" ou outros muitos insultos do arsenal "nacionaleiro-comunista".

A revista "Venezuela Up-to-date", em seu número de outubro último (esta revista é publicada em idioma inglês), vol. III Nº 10, traz uma série de informes concretos, que passamos a resumir:

"Exemplo clássico de cooperação econômica entre duas nações do mundo livre é dado pela Venezuela e Estados Unidos, para benefício de ambas. Com o desenvolvimento de suas riquezas naturais graças à cooperação do capital privado e da técnica norte-americanos, a Venezuela conseguiu em poucos anos um progresso social e econômico sem paralelo.

Os norte-americanos investiram na Venezuela até hoje 2 e meio biliões de dólares — mais do que em qualquer outra nação estrangeira salvo o Canadá.

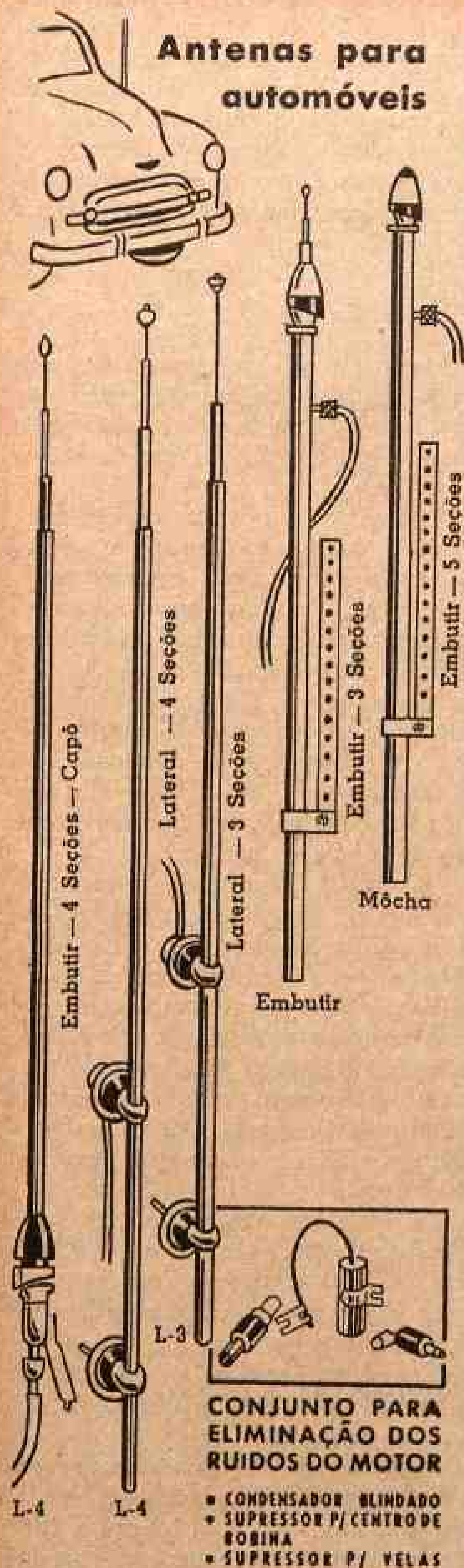
Com êsse impulso, a produção de petróleo venezuelano é hoje a segunda do mundo.

A exploração dos minérios de ferro caminha para 12 milhões de toneladas por ano, que equivalerão a 12% das necessidades anuais dos Estados Unidos.

A Venezuela tem feito sábio emprêgo da riqueza que lhe advém da exploração do petróleo. Tem desenvolvido a agricultura, tem construído estradas, edificado hospitais, tem financiado projetos de largo alcance de educação e saúde públicas.

A Venezuela não tem dívida externa. Sua dívida interna é hoje menos de 1 por cento do orçamento nacional.

Investiu 100 milhões de dólares nos últimos anos em auxílios à agricultura e em novas usinas de açucar.



Rádios para automóveis
Ondas Longas - Ondas Curtas e Longas para 6 e 12 Volts, adaptáveis a qualquer carro.

Vendas só por atacado aos melhores preços

WALTER GRATZ

Rua Miguel Couto, 141 - Sobrado
End. Teleg. "WALGRATZ"
Fone: 43-5045
RIO DE JANEIRO (D. F.)



O AUTO COMERCIAL GANHA TERRENO — Em todo o mundo aumenta a proporção dos autos comerciais em relação aos carros de passageiros. Na XVI Exposição inglêsa de carros comerciais viam-se mais de 400 veículos e chassis diferentes.

Construiu um "pier" de 21 milhões de dólares no principal pôrto do país.

Construiu uma estrada de 45 milhões de dólares ligando êsse pôrto à capital.

Construiu 12.125 habitações de preço módico e iniciou o ano passado um programa de construção de mais 24.250 em 15 cidades.

Gasta 43 milhões de dólares por ano com a manutenção de escolas primárias, ginásios, 3 universidades (uma das quais mantém um hospital com 1.200 leitos).

Gastou 42 milhões de dólares com o combate a malária e êste flagelo foi exterminado do país (em 1948 haviam sido internados em hospitais 123.000 doentes de malária).

A exploração petrolífera progride dia a dia.

O transporte é feito através de 2.500 quilômetros de oleodutos troncos e laterais, com diâmetros variáveis desde 26 polegadas a 4 polegadas, com capacidade para transportar 1.600.000 barris por dia, capacidade que agora em dezembro está sendo elevada para 1.925.000 barris.

A refinação tem aumentado continuamente. De 1913 até 1945, a refinação atendia apenas às necessidades de consumo do país. Depois da II guerra mundial o govêrno venezuelano resolveu refinar o máximo que fôsse econômicamente possível, dando início à construção de grandes refinarias, que em 1951 produziam 320.000 barris por dia e que agora em fim de 1952 atingirão a 400.000 barris.

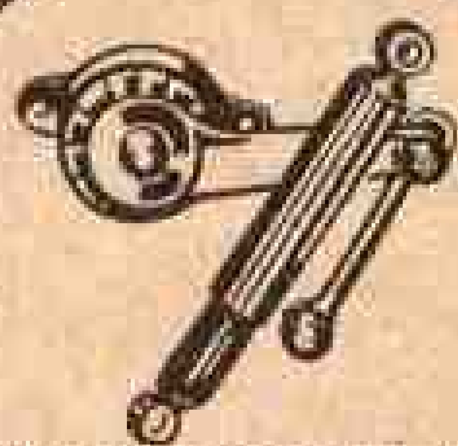
Sendo o consumo nacional de 80.000 barris por dia, quatro quintas partes do petróleo refinado são exportados.

★

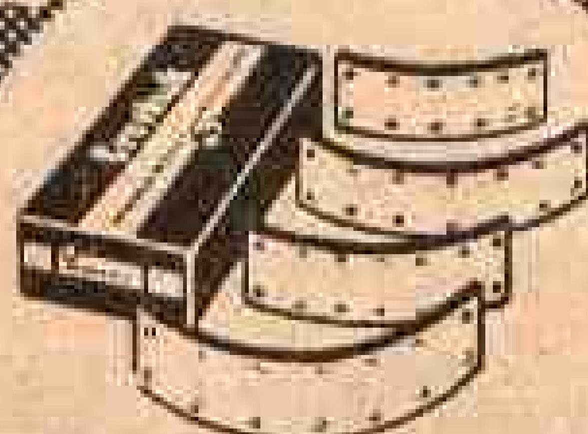
Quais são as bases em que trabalham as companhias estrangeiras na Venezuela?

Desde a descoberta do petróleo ali, em 1918, a orientação venezuelana tem sido a de acolher cordialmente o capital alienígena, numa base mùtuamente vantajosa. Pequenas modificações dessa orientação não têm afetado as linhas gerais da política do petróleo.

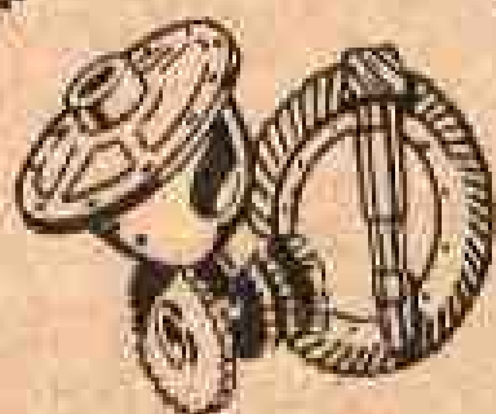
As companhias estrangeiras gozam das mesmas prerrogativas das nacionais em suas relações com o govêrno. Uma vez domiciliada na Venezuela, a companhia tem igual personalidade jurídica, paga impostos iguais, tem iguais direitos a compra e alienação de propriedades, não está sujeita a discriminação. Fun-



AMORTECEDORES ROTATIVOS E TUBULARES HOUDAILLE



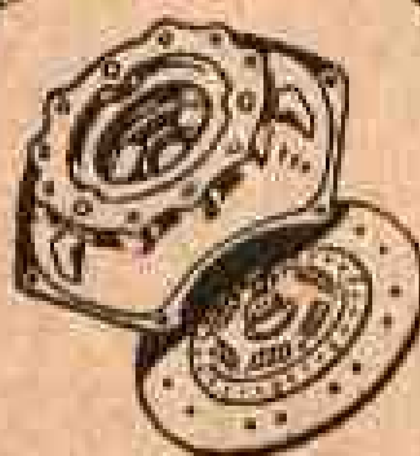
REVESTIMENTO PARA FREIOS E EMBREAGENS GREY-ROCK



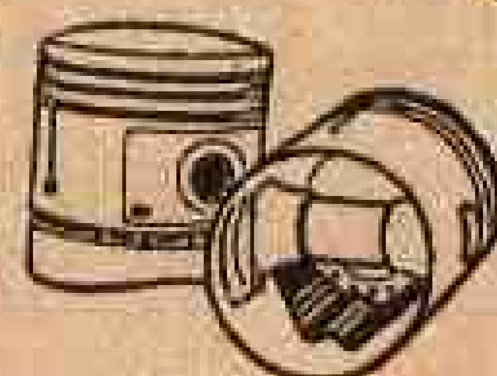
ENGRENAGENS DO CÂMBIO E DIFERENCIAL WARNER



ANÉIS DE SEGMENTO BURD



EMBREAGENS LONG, ROCKFORD E BORG & BECK



PISTÕES DE ALUMINIO STERLING

EXCLUSIVISTAS DAS SEGUINTES FÁBRICAS:

BORG-WARNER INTERNATIONAL CORP.

•

ALLIED ASBESTOS & RUBBER EXP. CO.

(LINHA GREY-ROCK)

•

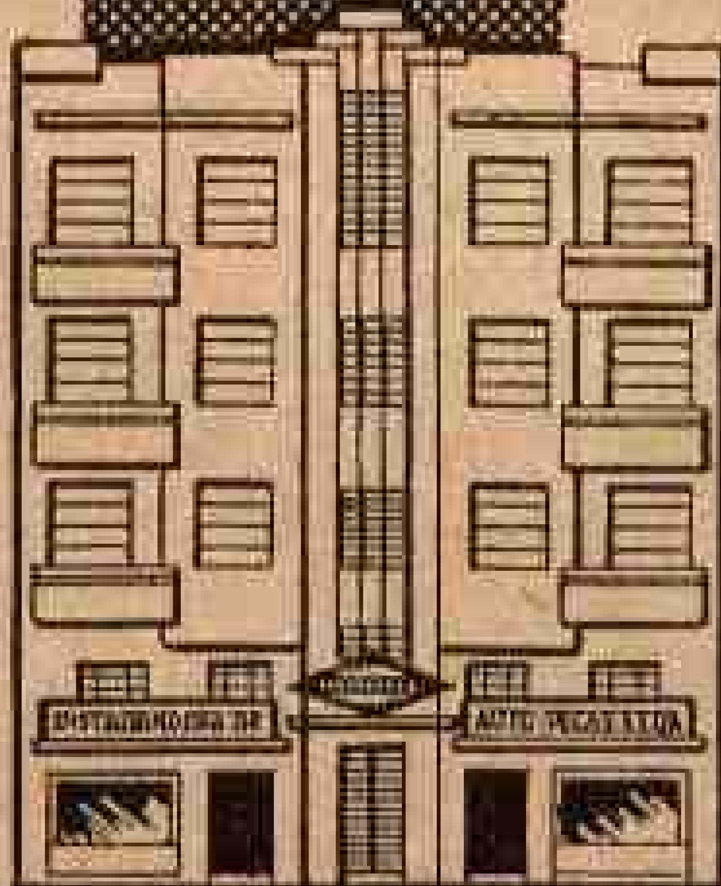
HOUDAILLE-HERSHEY CORPORATION

(HOUDE ENGINEERING DIV.)

•

DISTRIBUIDORES DAS GENUINAS PEÇAS PARA FREIOS HIDRAULICOS WAGNER-LOCKHEED

CLARIM







DISTRIBUIDORA
DE AUTO-PEÇAS LTDA

LOJA: AVENIDA FARRAPOS, 579 - FONE 7327

VAREJO: AV. FARRAPOS 2553 - FONE 2-1418

CAIXA POSTAL 4 - TELEGR. "BORGWARNER"

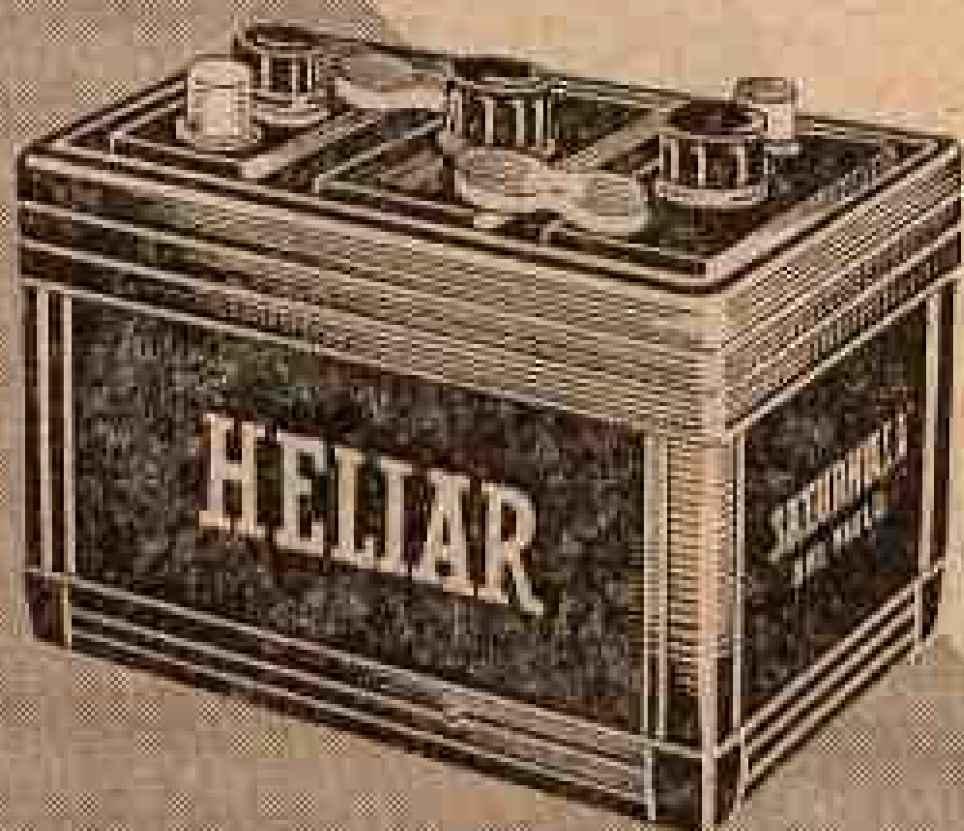
PORTO ALEGRE

A Nova Vela BLUE CROWN
DE 2 POLOS
venceu três vezes consecutivas a famosa corrida das 500 milhas de Indianapolis.
E AGORA... TAMBÉM AQUI NO BRASIL!
Venceu a prova de cilindrada livre, no "Quilômetro de arrancada", com Oldsmobile "88" em TEMPO RECORD 34 SEGUNDOS.



DISTRIBUIDORES:
BORGAUTO S. A.
MATRIZ: RUA S. CRISTOVÃO, 1254 - TELEFONES 48-1125 E 28-4210
FILIAL: AV. GOMES FREIRE, 602-A - TEL. 52-3924 - C. POSTAL 3301
END. TELEG.: "BORGAUTO" - C. POSTAL 3301 - RIO DE JANEIRO
FILIAL DE CAMPOS: RUA CARLOS LACERDA, 34-36

HELIAR



acumuladores
de alta qualidade
para todos os fins!
• Potência
• Durabilidade
• Partida rápida
SATURNIA S.A.
ACUMULADORES ELÉTRICOS
CAIXA POSTAL-4830 - SÃO PAULO

ciona de acôrdo com as leis venezuelanas. O estrangeiro tem os mesmos direitos civis que o nacional, garantidos pela Constituição e reafirmados pelo Código Civil e pela legislação sôbre estrangeiros.

Três quartas partes do pessoal devem ser nacionais (em 1952 a proporção de nacionais nas companhias petrolíferas atingia a 92%).

Pela "lei do petróleo" em vigor na Venezuela e fruto de 25 anos de experiência, o sub-solo pertence ao Estado e não ao dono da terra.

A exploração das jazidas de petróleo, sua extração, transporte e refinação são considerados de utilidade pública. O govêrno federal pode exercer êsses direitos ou pode outorgar concessões a particulares. As sociedades anônimas inclusive estrangeiras, podem receber tais concessões, independentemente da nacionalidade dos seus acionistas e diretores.

Uma concessão dá direito de explorar com exclusividade certas áreas de 10.000 hectares por 3 anos. A parte não explorada de cada área reverte depois dêsse tempo à reserva nacional.

As concessões de extração podem ser feitas até 40 anos. As de transporte e refinação, até 50 anos com opção para renovação por igual período.

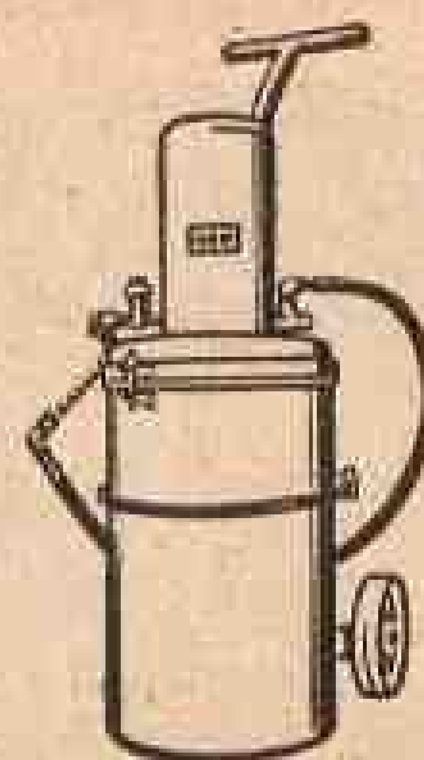
★

Muitos outros dados interessantes traz a revista, cuja leitura seria útil aos nossos xenófobos.

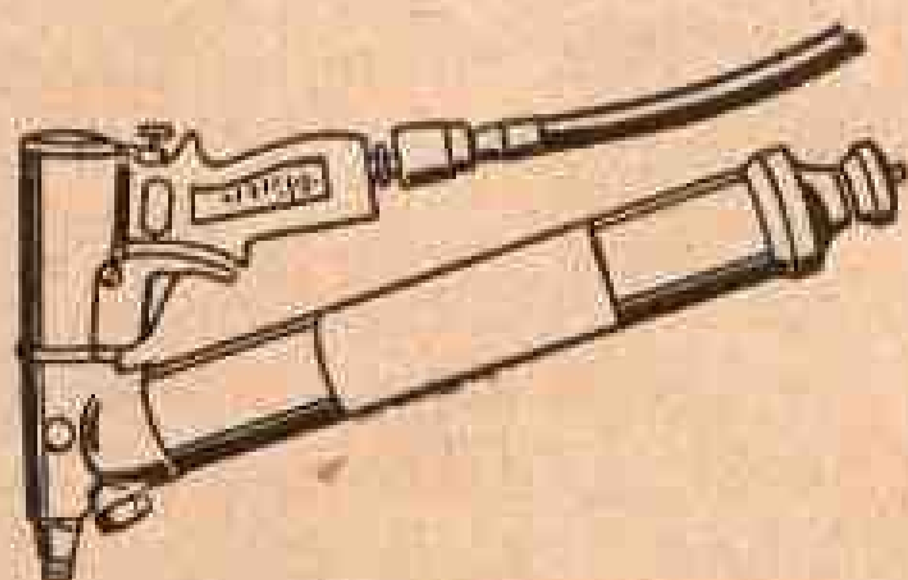
Rodovia Pan-Americana

Os membros da Delegação Brasileira ao Congresso Pan-americano Extraordinário de Estradas de Rodagem realizado no México, em outubro último, apresentaram os resultados do certame, relacionados com o nosso país. O objetivo do Congresso foi a discussão das bases para o estabelecimento de uma grande rodovia pan-americana e a construção de uma radial S. Paulo-Lima. Dos entendimentos, estabeleceu-se que o financiamento da estrada de rodagem será feito por empréstimo no Banco Internacional, mediante redesconto dos títulos emitidos pelos respectivos países. A radial S. Paulo-Lima, será de 2.500 quilômetros de extensão e deverá estar pronta dentro de 10 anos. O orçamento previsto é de 1 bilhão de cruzeiros.

Equipamentos ARO para lubrificação



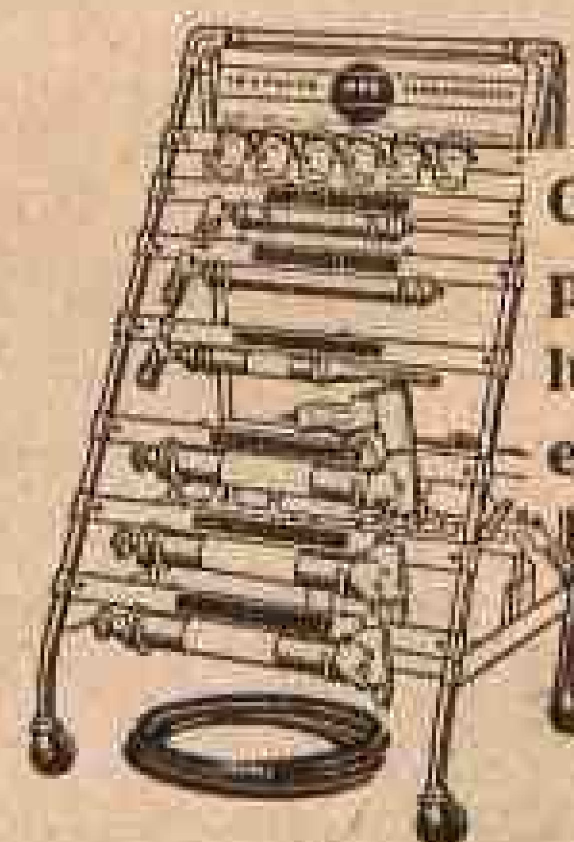
Graxeira pneumática para lubrificação de chassis



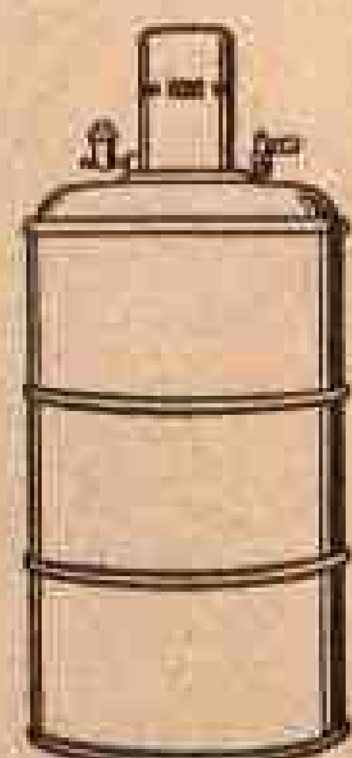
Graxeira pneumática tipo "metralhadora"



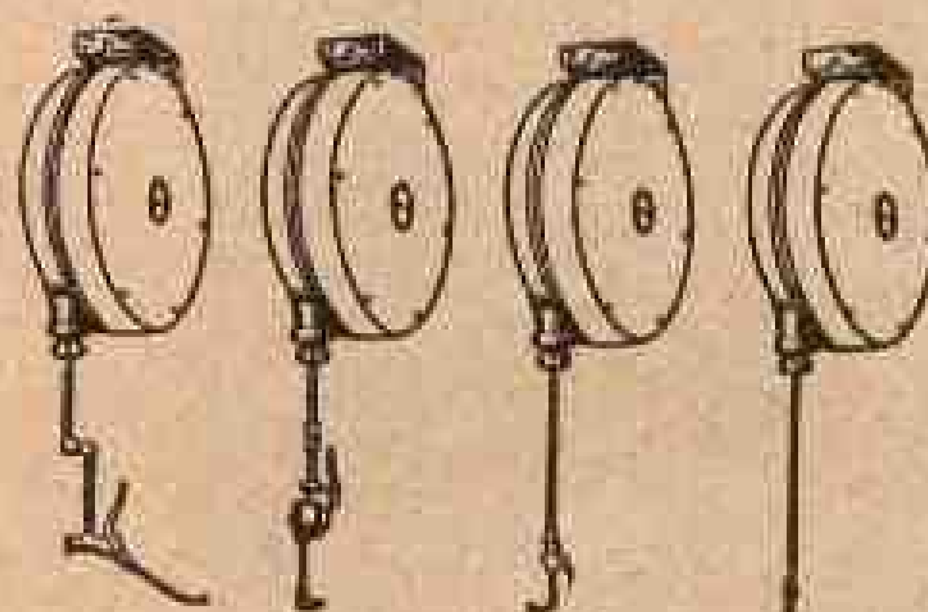
Bomba manual para abastecimento de graxeiras



Conjunto para lubrificação especializada



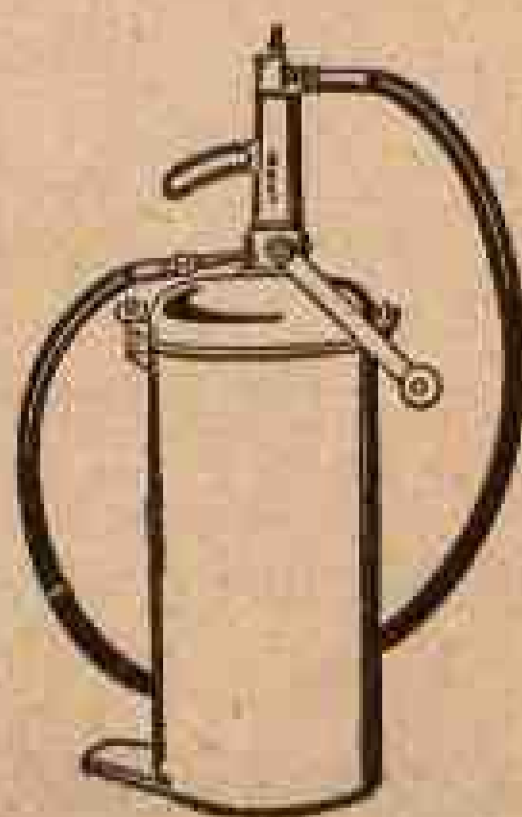
Propulsor pneumático estacionario para graxa



Carreteis porta-mangueiras para graxa, oleo, agua e ar



Propulsor pneumático estacionario para oleo



Distribuidor manual para oleo diferencial



Pinos para lubrificação



Lavador pneumático de diferenciais

EQUIPAMENTOS  DO BRASIL S. A.

Equipamentos para lubrificação automotiva, industrial e agrícola

RIO DE JANEIRO — Rua das Marrecas, 21
End. Teleg.: "Waynoil"

SÃO PAULO — Alameda Dino Bueno, 127/129
End. Teleg.: "Waynoil"

AGENTES AUTORIZADOS EM TODO O BRASIL



Medidor do levantamento das válvulas da bomba injetora

* Bombas de Injeção — Pulverizadores Elementos — Válvulas e Sobressalentes para Bombas sistema Bosch — General Motors - Spica - Injector - Simms, etc.

* Bancos de Testagem — Aparelhos e instrumentos para consêrto, calibragem e taragem das bombas injetoras.

OFICINA DE REPAROS COM PESSOAL TÉCNICO ESPECIALIZADO

PEÇA CATÁLOGOS E INFORMAÇÕES A



RUA DO CATETE, Nº 344 — LOJA A

Tel. 45-4448 — Telegramas: PULVEDISA

RIO DE JANEIRO

O Passado e o Presente das Grandes Organizações do Comércio do Automóvel

IX

HERMES MACEDO S. A.

ENTRE as organizações que operam no comércio paranaense, destaca-se, pela sua importância e prestígio, a firma Hermes Macedo S. A. — Importação e Comércio que, dia a dia, mais e mais se projeta no cenário comercial do sul do país.

Hermes Macedo S. A. foi fundada a 30 de outubro de 1932, quando então Curitiba era uma cidade pequena, acanhada e pitorescamente cercada por um tapete verde, símbolo de uma agricultura florescente e progressista. O dia 30 de outubro de 1932 marcou o início das atividades de uma organização que, nos dias atuais, constitui-se num dos índices máximos do comércio paranaense.

A capacidade e a inteligência de um homem de vasta visão administrativa e comercial souberam tornar realidade êsse empreendimento gigantesco, orientando-o até os dias de hoje, sempre por uma trilha sensata e honesta. O público paranaense e o nosso comércio devem ao Dr. Hermes Macedo, Diretor-Presidente da firma Hermes Macedo S. A., êsse patrimônio que se ergue imponente, atestando o quanto pode realizar de útil uma vontade firme, abalizada em princípios sadios e progressistas.

Essa vontade que sempre norteou os destinos dessa grande emprêsa, no emprêgo de modernos e mesmo revolucionários sistemas de trabalho, trouxe resultados que hoje são constatados por todos quantos têm ocasião de conhecer a Organização.

Guiado por seu espírito realizador, o Sr. Hermes Macedo tem empreendido diversas viagens aos grandes centros dos Estados Unidos e da Europa, no intuito de mais aproximar as relações entre as firmas produtoras estrangeiras e o público brasileiro. Seus esforços visam também melhor adaptar sua emprêsa, com um estudo pormenorizado e consciencioso de cada setor de trabalho. Essas viagens vieram abrir novos horizontes à orientação do seu trabalho, visando o máximo de perfeição em cada setor de ação, separadamente, formando, em seu final, um conjunto harmonioso de eficiência e dinamismo.

Para que se possa apreciar o desenvolvimento e o progresso sempre crescente de Hermes Macedo S. A., vejamos seu crescimento pelos números.

Em 1932 eram apenas 3 os funcionários; hoje são 300!

O capital inicial de 50 mil cruzeiros multiplicou-se várias vêzes, atingindo hoje a casa dos 50 milhões...

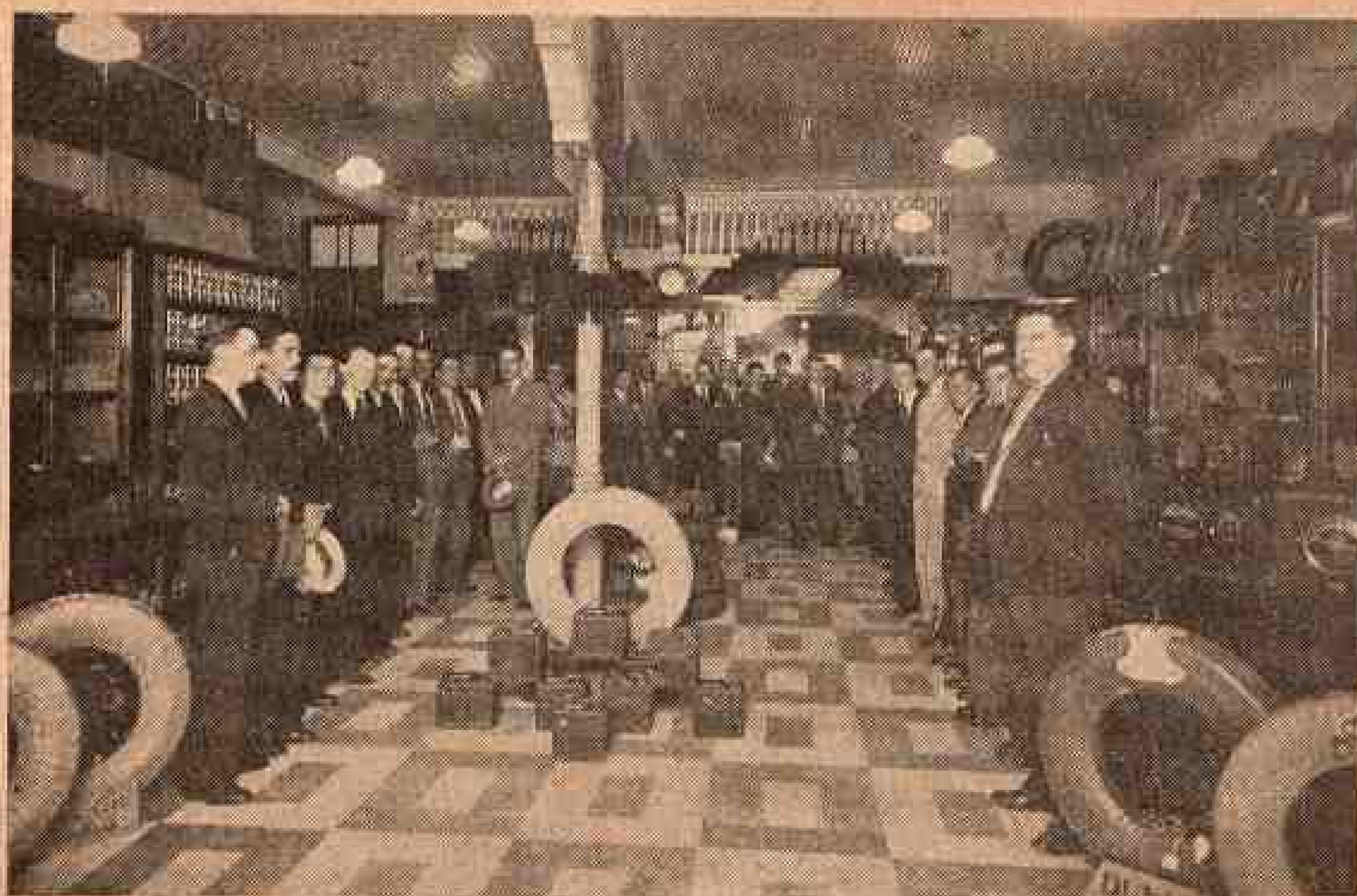
O prédio onde funcionava era simples, discreto e *alugado*. Hoje possui a Organização 6 prédios próprios onde funcionam, equipadas com os mais modernos requisitos técnicos, as suas diversas Filiais e Secções, montando sòmente o valor dêsses imóveis a mais de 15 milhões de cruzeiros!



O Dr. Hermes Macedo desembarcando no aeroporto de Curitiba no regresso de uma viagem que fez recentemente aos Estados Unidos e à Europa.



Vista da atual Filial Nº 1, onde nasceu a Agência Hermes Macedo, que, dentro de poucos anos, se tornaria uma poderosa organização comercial.



Flagrante da inauguração da nova loja (à praça Generoso Marques), em 1937, vendo-se ao fundo, entre convidados e auxiliares, o Dr. Hermes Macedo.

No ano de 1944 foi inaugurada a primeira Filial do Interior, a Filial Nº 2, na dinâmica cidade de Ponta Grossa. Já em 1949 inaugurava-se mais uma Filial, a Nº 3, no norte paranaense, na agitada Londrina. Um ano depois, surgia a Filial de Maringá, Nº 4, e, êste ano, Hermes Macedo S. A. conta com mais uma moderníssima Filial na cidade catarinense de Blumenau.

A área total ocupada atualmente pela emprêsa se eleva a 10.810 metros quadrados.

As suas lojas, quer na Capital, quer no Interior, pelo capricho, seleção e beleza que apresentam, foram cognominadas "as lojas-orgulho da cidade".

Um dos fatores que muito concorre para a obtenção do sucesso é, sem dúvida, a disposição e amplitude das diversas Secções de Vendas. Elementos capacitados e devidamente treinados em cada setor contribuem eficientemente no desenvolvimento dos diversos planos de venda da Organização.

Dispõe, ainda, de uma completa Secção de Propaganda e de Oficinas modernamente aparelhadas, para assistência especializada e técnica aos diversos ramos de atividade.

Mantém, outrossim, mais de 70 revendedores espalhados por todo o território do Paraná e de Santa Catarina, dando assim maior expansão aos produtos sob sua distribuição.

A Borg-Warner International Corporation e a Philco International Corporation têm seus produtos distribuidos, nos Estados do Paraná e Santa Catarina, através da grande rêde comercial de Hermes Macedo S. A., que se situa nesses setores entre os três primeiros distribuidores do Brasil. Completando a linha de distribuições confiadas a Hermes Macedo S. A. ocupam lugar de destaque: Velas Champion; Lonas para freios Grey-Rock; os produtos Goodyear; amortecedores Houdaille; Óleo Hudson; Bicicletas Erlan, Husqvarna, N.S.U., President e Phillips; Máquinas de Costura Vigorelli, Necchi, Kayser, Phoenix, Helvetia e Bernina; enceradeiras Citylux e muitos outros artigos que têm alcançado a preferência do público.

E' neste ano de 1952 que Hermes Macedo S. A. vê transcorer o seu 20º aniversário de fundação, com orgulho, porque poucas foram as organizações que conseguiram realizar tanto em tão pouco tempo.

Tendo à frente a figura dinâmica do seu fundador, conta ainda a firma com a colaboração decidida de seus gerentes, pessoas capacitadas, como os Srs. Manoel Cordeiro Gomes Neto e Alfonso Gottschild, gerentes gerais; Sr. Alberto Pereira Freixo, gerente do Departamento de Rádios e Utilidades, contando êste com a assistência do Sr. José Leal do Amaral Jr., que também é dirigente da Secção de Propaganda; e, finalmente, o Sr. Vasco Ricardo Martins, gerente do Departamento de Pneus e Artigos Industriais. Conta ainda a emprêsa com diversos Chefes de Secções.



A bela e moderníssima loja em que está instalada a Filial de Hermes Macedo S. A., na próspera cidade de Ponta Grossa.



19 de 20 marcas de automóveis americanos são equipadas com uma ou mais peças fabricadas pela

BORG-WARNER









BORGAUTO S. A.



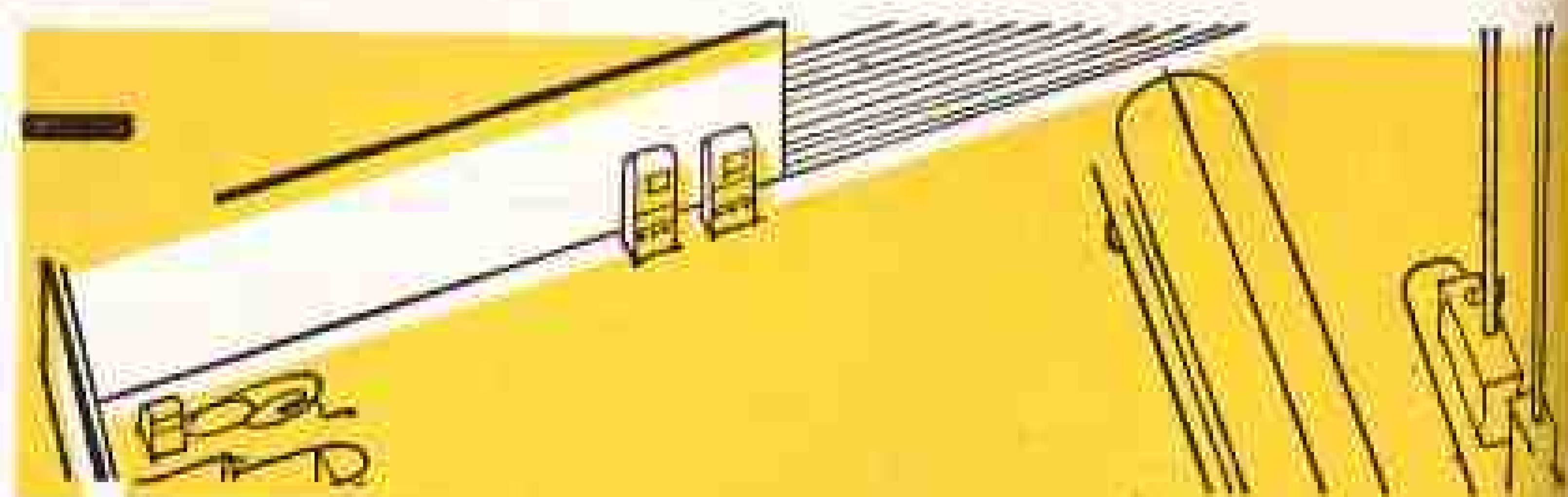
Distribuidores exclusivos da Borg-Warner International Corporation, Allied Asbestos & Rubber Co. (Export), Inc. (Linha Grey-Rock) e The Gabriel Company, para o Distrito Federal, Estado do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espirito Santo e Goiás.

MATRIZ: R. S. Cristovão, 1254 - C. Postal 3301 - Tels. 48-1125 - 28-4210
FILIAL: Av. Gomes Freire, 602-A - Telefone 52-3924
FILIAL DE CAMPOS: Rua Carlos Lacerda, 34 - 36



ENDERÊÇO TELEGRÁFICO: - "BORGAUTO" - CAIXA POSTAL 3301 - RIO DE JANEIRO

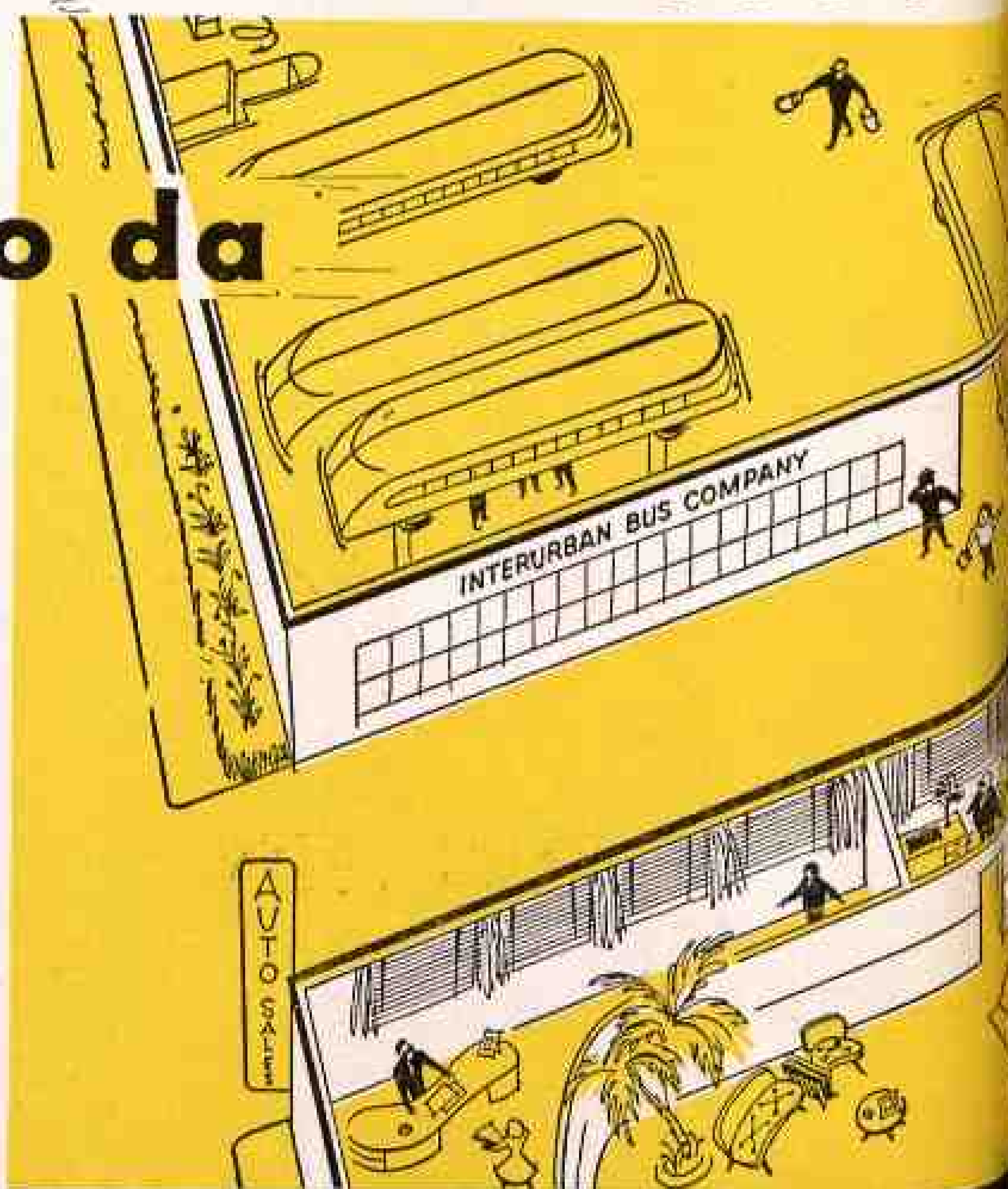
Qual é o seu negócio—



Serviço e Venda de Produtos

É também o ramo da





Seja qual for a sua posição no mundo automobilístico — quer V. Sa. construa, compre, venda ou preste serviço mecânico a automóveis, caminhões, ônibus ou equipamento agrícola móvel — é provável que já esteja negociando com a Bendix. A Bendix teve o seu início construindo produtos básicos para os melhores veículos automóveis, sendo tão notável a superioridade dos produtos que alguns ainda são os dominantes em seu campo por reunirem todas as características mais apreciadas na indústria.

No decurso dos anos, uma só divisão da Bendix fabricou mais de 75 milhões de freios para veículos automóveis. Em período igual, outra divisão construiu mais de 85 milhões de mecanismos de arranque.

Estas são cifras impressionantes até para a gigantesca indústria automobilística, mas mal revelam o volume da produção da Bendix neste ramo. Efetivamente, quase todos os fabricantes de automóveis, caminhões e ônibus empregam produtos Bendix como equipamento normal.

O resultado natural é que há grande procura pelas peças de reparação e reposição Bendix. A sua superioridade básica tem sido provada pelo fato de que são preferidas como equipamento de instalação na fábrica. A sua aceitação é apoiada por um serviço de confiança durante muitos anos e incontáveis milhas. Representam, portanto, a sua escolha lógica não só pelos lucros que rendem, como também para enaltecer a reputação de sua firma e granjear a boa vontade dos clientes.

Bendix do Brasil Limitada

AV. IPIRANGA, 674 - End. Teleg.: "BENSAW" - SÃO PAULO
SUBSIDIÁRIA DA BENDIX AVIATION CORPORATION
BENDIX INTERNATIONAL DIVISION



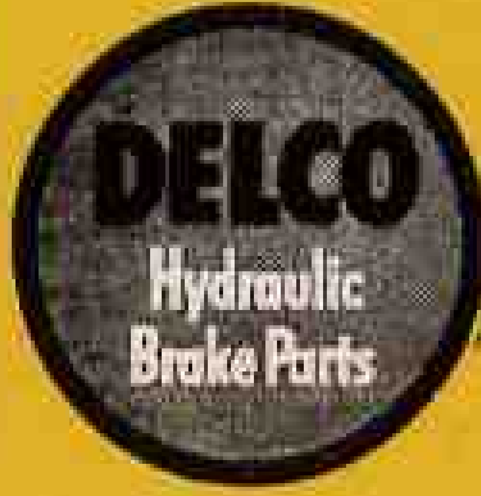
















Automobilísticos?















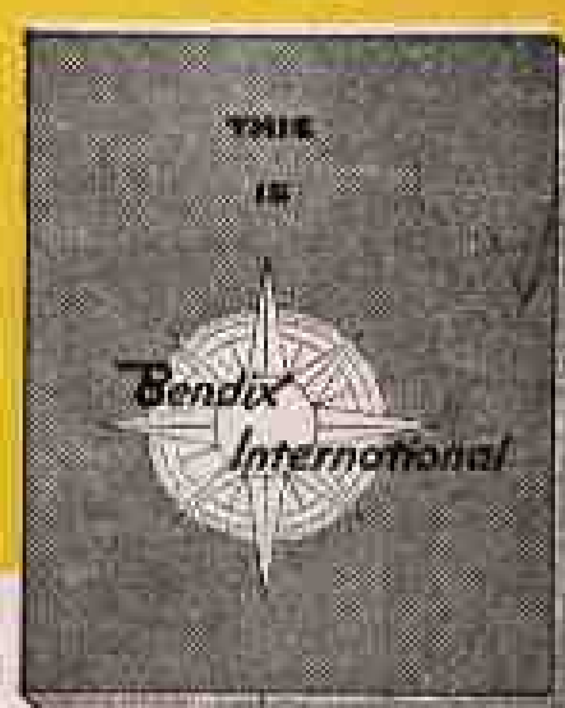


















ENVIE ESTE CUPÃO HOJE!

BENDIX DO BRASIL LIMITADA Avenida Ipiranga, 674 – S. Paulo

Queiram enviar-me, sem compromisso algum, o folheto "This is Bendix International"

NOME.................................... CARGO..................

FIRMA ....

ENDEREÇO ....

CIDADE.................................PAIS.........................

NÃO HÁ VELA QUE SAIA COM MAIOR RAPIDEZ NEM QUE PROPORCIONE MAIOR LUCRO DO QUE A CHAMPION



CHAMPION SPARK PLUG CO.
Toledo 1, Ohio, E. U. A.

Representantes exclusivos no Brasil
COMÉRCIO E REPRESENTAÇÕES
SOUZA-PEREIRA S. A.
Caixa Postal 5167 - Rio de Janeiro
FILIAIS:
São Paulo - Pôrto Alegre - Curitiba - Recife

SEJA UM REVENDEDOR
CHAMPION
É NEGÓCIO!



Fachada da Filial de Londrina, vendo-se duas camionetes que são utilizadas para os serviços de vendas e entregas a domicílio.

Cada uma das Filiais obedece diretamente à direção de um Gerente local, que melhor controla e orienta os diversos setores de vendas, quer internos, quer externos.

O serviço de vendas, quer na Matriz, quer nas Filiais, tem a auxiliá-lo uma frota de 15 camionetas, para maior facilidade e rapidez das vendas e entregas das mercadorias, proporcionando assim maior comodidade aos clientes.

A Casa mantém ainda cinco viajantes que percorrem permanentemente o Interior, não só do Paraná e de Santa Catarina, como também do Rio Grande do Sul, todos com condução própria.

Para as comemorações do 20º aniversário da firma Hermes Macedo S. A., foi estabelecido um interessante programa de festejos que irá certamente alcançar grande êxito, pelo capricho e carinho com que foi elaborado.

Parabéns pelos 20 anos de vitórias!



Fachada principal do prédio-matriz da organização, à rua Barão do Rio Branco, em Curitiba, distinguindo-se também, à direita, a fachada da nova loja especializada em pneus e artigos industriais.



"STENORIZER"

Máquinas de Vulcanizar Pneus e Câmaras de Ar



VOLTAGEM DE 110 OU 220 VOLTS.

Remendos e Plaquetas "STENOR"

BICOS — COLA



Solicitem folhetos e listas de preços a

STENORIZER DO BRASIL Ltda.

R. Capote Valente, 385 - Fone: 8-8676

Cx. Postal 11.025 (Bairro de Pinheiros)

SÃO PAULO





ROLAMENTOS

para

Automóveis e Industriais



KUGELFISCHER

GEORG SCHÄFER & CO

DISTRIBUIDORES

AUTO DIESEL IMPORTADORA S. A.

Av. General Olimpio da Silveira, 160

Fone: 52-1131 — End. Tel.: "ADISA"

SÃO PAULO





PEÇAS EM GERAL, FERRAMENTAS, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS PARA GARAGENS E OFICINAS.

COBIMA

CIA. BRASILEIRA IMPORTADORA DE MATERIAIS AUTOMOTORES

Capital realizado Cr$ 10.000.000,00

Rua Figueira de Melo, 237 – Tel.: 48 1-11 – Rio

Voga Publicidade

PRIMEIRO CARRO BRASILEIRO

SUGESTÃO Nº 1

O primeiro carro brasileiro, tal como o concebe o autor dêste trabalho. Estão assinalados todos os detalhes, sem faltar o ornamento frontal, o nosso Cruzeiro do Sul.

O Primeiro Automóvel Brasileiro

Eng. JACQUES LUCIANO DE BURLET

(Especial para AUTOMÓVEIS E ACESSÓRIOS)

TEM se processado desde a terceira guerra mundial o desenvolvimento industrial do Brasil, com grande pujança e diversidade. Nasceram e continuam nascendo indústrias novas em todos os setores da atividade humana. Ocupa destacado lugar entre estas a Siderúrgica de Volta Redonda, chave-mestra da maior parte das indústrias, mormente da indústria automobilística.

Desenvolvem-se as indústrias de peças e acessórios para automóveis. O mercado brasileiro demonstra que pode absorver seguramente um mínimo de 100.000 automóveis anualmente.

Com a fabricação de um automóvel brasileiro lucrariam diretamente a bôlsa do povo e tôdas as indústrias satélites do ramo, reabilitar-se-ia definitivamente o vale do Amazonas onde adormecem os seringais, a fuga do ouro seria em parte estagnada, e indiretamente lucrariam todos os setores produtivos da Nação. Porque o automóvel é, realmente, a alavanca do progresso. Façamos a nossa própria estrada e... o nosso próprio automóvel.»

Próprio... isto é, concebido e realizado para satisfazer às condições do nosso país.

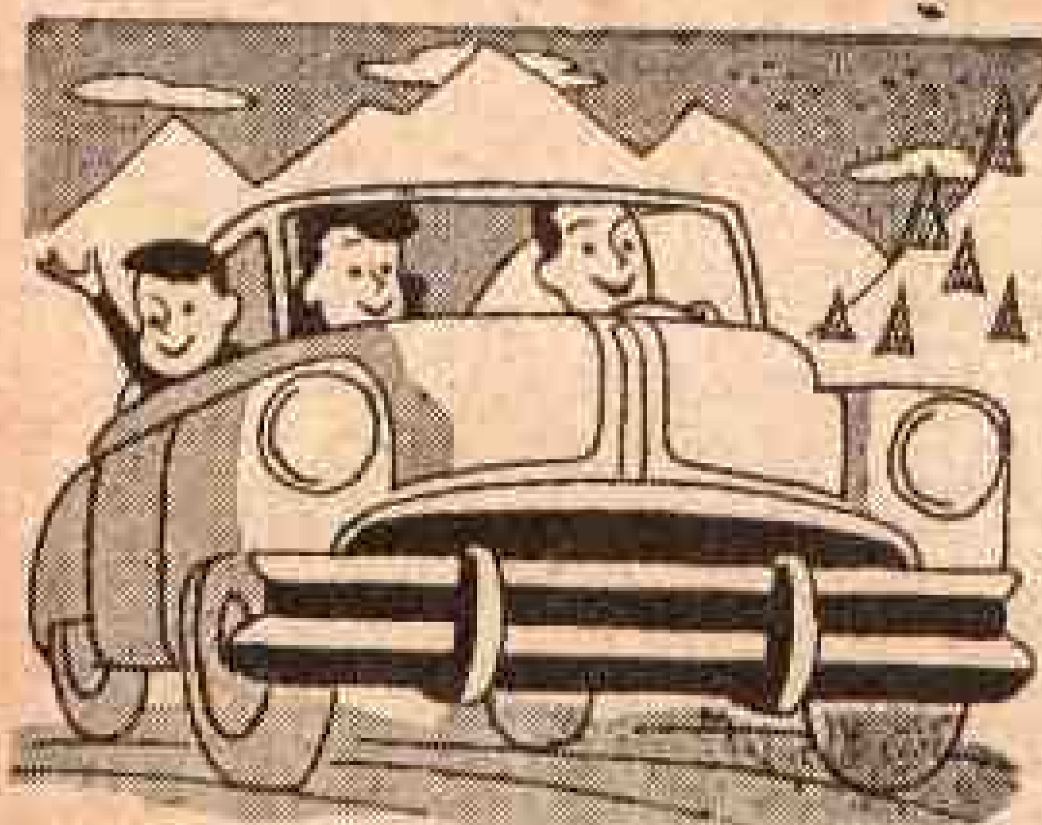
O Carro Popular é o Reflexo Do País Que o Fabrica

O automóvel americano é, via de regra, super-possante, confortabilíssimo, muito volumoso e pesado. Explicam-se tais características pelo fato de possuírem os Estados Unidos grande densidade de excelentes estradas ligando cidades muito distantes, uma rêde super-organizada de oficinas mecânicas e distribuidoras de peças sobressalentes. Quanto ao carburante... está em casa e é barato. Bastante diferentes são as condições dos países europeus: países pequenos, estradas excelentes na maior parte dos casos, pequenas distâncias entre cidades, boa distribuição de peças e oficinas; carburantes e lubrificantes importados e caros.

Conclusão lógica: o carro popular europeu é um carro pequeno, de fôrça limitada e leve.

Quais são as condições peculiares ao Brasil?

Vejamos o quadro abaixo, depois tiraremos as conclusões.



compre AUTO-LITE PARA Viajar com Maior Prazer

Quando Você usa as Velas Auto-Lite, fabricadas para produzir os melhores resultados no sistema de ignição, Você obtém u'a marcha de espera mais suave do motor... saídas mais rápidas e maior duração.

- desenhadas por engenheiros especializados em ignição.
- aprovadas como "equipagem original" pelos principais fabricantes de automóveis.
- aprovadas por seu funcionamento 100 % eficiente.

Velas Auto-Lite... fabricadas para produzir melhor faísca e funcionar de modo perfeito com o sistema de ignição de seu automóvel. Escolha o tipo "Resistor" ou "Standard", de acôrdo com as especificações de fábrica indicadas para seu automóvel.



Você se convencerá de que vale a pena insistir nas famosas Velas Auto-Lite, porque "Você nunca erra com Auto-Lite!"

VELAS
Auto-Lite

Depositário em São Paulo:
CIA. ACUMULADORES PREST-O-LITE

NÃO HÁ DINHEIRO QUE COMPRE VELAS MELHORES

País	Densidade de rodovias: quilômetros por quil. quadrados	Número de habitantes para cada carro
Bélgica . . .	880	17
Brasil	68	100
EE. UU. . .	400	3,3
Inglaterra .	900	14
Itália . . .	610	71
Suécia . . .	380	18
Suiça . . .	620	17

O Carro Fabricado No Brasil Será Adaptado Às Nossas Condições:

1 — **Densidade em estradas de rodagem.** Fraca, seis vêzes menor que a densidade dos EE. UU. e treze vêzes menor que a densidade da Inglaterra. Grande número de vilas, aldeias e fazendas estão afastadas da rodovia, sendo a ligação feita por caminhos de terra, trilhos ou menos ainda.

O CB deve ser robusto, possante, de pêso médio e bastante alto (distância suficiente entre a estrada e o diferencial ou o cárter).

Molejo macio sem excesso.

2 — **Um carro para cem brasileiros.** Os modelos mais procurados são o sedan de quatro portas com acomodações confortáveis para 6 passageiros, a perua rural (ou jardineira) com acomodações para 8 ou 9. Será montada no mesmo chassi uma caminhonete leve cujo sucesso está assegurado.

3 — **Condições climatéricas.** Especial atenção deve ser prestada ao estudo da ventilação: abundante, controlável com facilidade, tanto no banco dianteiro como no traseiro. Devemos prever um teto corrediço e uma refrigeração opcionais. Igualmente importante é a isolação térmica entre compartimento-motor e interior da carroçaria. O radiador de grande capacidade deve ter uma área de esfriamento superior àquela da maioria dos carros que circulam entre nós.

A bateria será colocada em lugar ventilado, distante do calor irradiado pelo motor.

4 — **Natureza das rodovias.** Impera no interior do país a estrada sem pavimentação. Quem não acompanhou um caminhão ou ônibus numa delas em uma bela tarde ensolarada de verão? Quem não percebeu então o valor da impermeabilização? Deve merecer estudo cuidadoso e cuidadosa fabricação a realização de perfeita impermeabilização: portas, janelas, capô, mala, entrada de pedais, acelerador, cabos, etc., por onde se infiltra o inimigo nº 1, a poeira, acompanhada do calor. Tornou-se lamaçal a mesma estrada vista na época das chuvas: muita lama vincada no meio por dois sulcos mais ou menos profundos: a trilha. O CB deve estar preparado para tão corriqueira eventualidade. Já vimos que êle é alto, robusto e possante, qualidades que desfrutaremos novamente agora com mais três outras de igual importância: bitola larga para «trilhar», primeira, segunda e marcha à ré convenientemente demultiplicadas para proporcionar fôrça e perfil inferior com poucas saliências.

5 — **O Brasil é um país imenso.** O CB deve ligar entre elas cidades distantes. O tanque de gasolina deve possibilitar grande raio de ação. Um tanque auxiliar de reserva será de grande utilidade.

6 — **Assistência mecânica rara e deficiente no interior do país.** Simples, acessível e clássica será a mecânica do nosso carro. Carburador, dínamo, motor de arranque, distribuidor, correia de ventilador e caixa de mudanças e embreagem de fácil acesso, consêrto e substituição.

O equipamento standard deve incluir um jôgo de ferramentas essenciais.

Características Básicas:

MOTOR	Cilindrada: de 2500 até 3600 cc (de 70 até 90 HP). Número de cilindros: 4 ou 6. Taxa de compressão: 6,5 para funcionamento suave com qualquer tipo de gasolina. Válvulas: na cabeça, para melhor rendimento térmico. Esfriamento: com água, com bomba e termostato calculados em grande margem.
TRANSMISSÃO	Embreagem: disco sêco único. Caixa de mudanças: Normal, 3 marchas, 3ª, 2ª e primeira sincronizadas, primeira e segunda de grande potência. prise direta: 1/1. segunda: 1,80/ mais ou menos. primeira: 3,00/ mais ou menos. marcha a ré: 3,00/1 mais ou menos. mudança: alavanca na coluna de direção. Diferencial: hipóide 3,80/1 mais ou menos. Over Drive: opcional.

CHASSI	Carroçaria: prensada em poucos elementos e fixada no Chassi: clássico, de grande rigidez. Molejo: dianteiro: molas espirais; traseiro: feixe de molas clássico reforçado. Amortecedores: hidráulicos de dupla ação. Freios: no pedal: hidráulicos; de mão: nas rodas traseiras. Direção: sem fim e setor. Raio da curva mais fechada entre 5,50 e 6 metros. Pneumáticos: 5,50 x 15.
BITOLA	Larga: 1,40 m.
TANQUE	Capacidade de 60 até 75 litros conforme potência do motor.
MEDIDAS	Distância entre eixos: 2,60 metros. Comprimento total: 4,40 metros. Largura máxima: 1,70 m. Altura máxima: 1,60 m. Pêso do sedan de 4 portas: cêrca de 1.000 quilos. Distância ao solo do ponto mais baixo do carro, mínima: 22 centímetros.
ESTÉTICA	Deve obedecer ao padrão clássico da linha moderna, evitando, porém, a linha «pontoon» ou de pára-lamas, fazendo parte da carroçaria que dificulta e encarece os serviços de lanterneiro. A linha do capô, de perfil descendente, foi escolhida para aumentar a visibilidade na direção da marcha e para os lados, outro fator importante.

Por que Pensamos Mais Em Servir o Interior Do País?

A lógica manda que o carro brasileiro seja concebido para satisfazer condições tipicamente nossas: são estas que acabamos de estudar. É óbvio que em nada afetará as qualidades do mesmo quando rodar nos grandes centros urbanos ou nas estradas de primeiro plano que possuímos, entre elas a Rodovia Presidente Dutra.

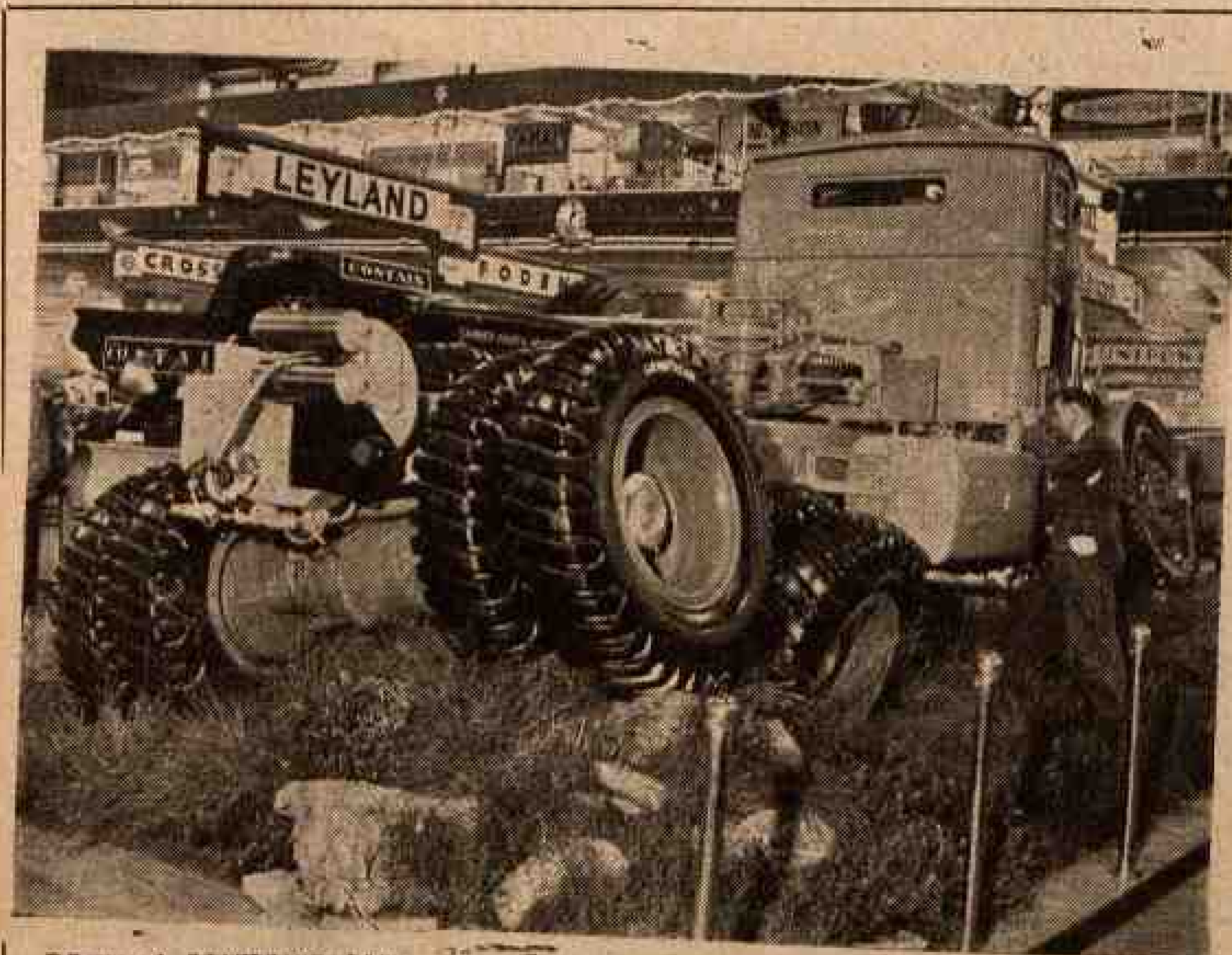
Julgamos, outrossim, que as características gerais estabelecidas são excelentes para tal.

De qualquer maneira, o primeiro automóvel nosso deverá ser visto, tanto no interior como nas cidades, servindo sempre de modo seguro todos os brasileiros que nêle depositarem sua confiança e, em muitos casos, suas economias.

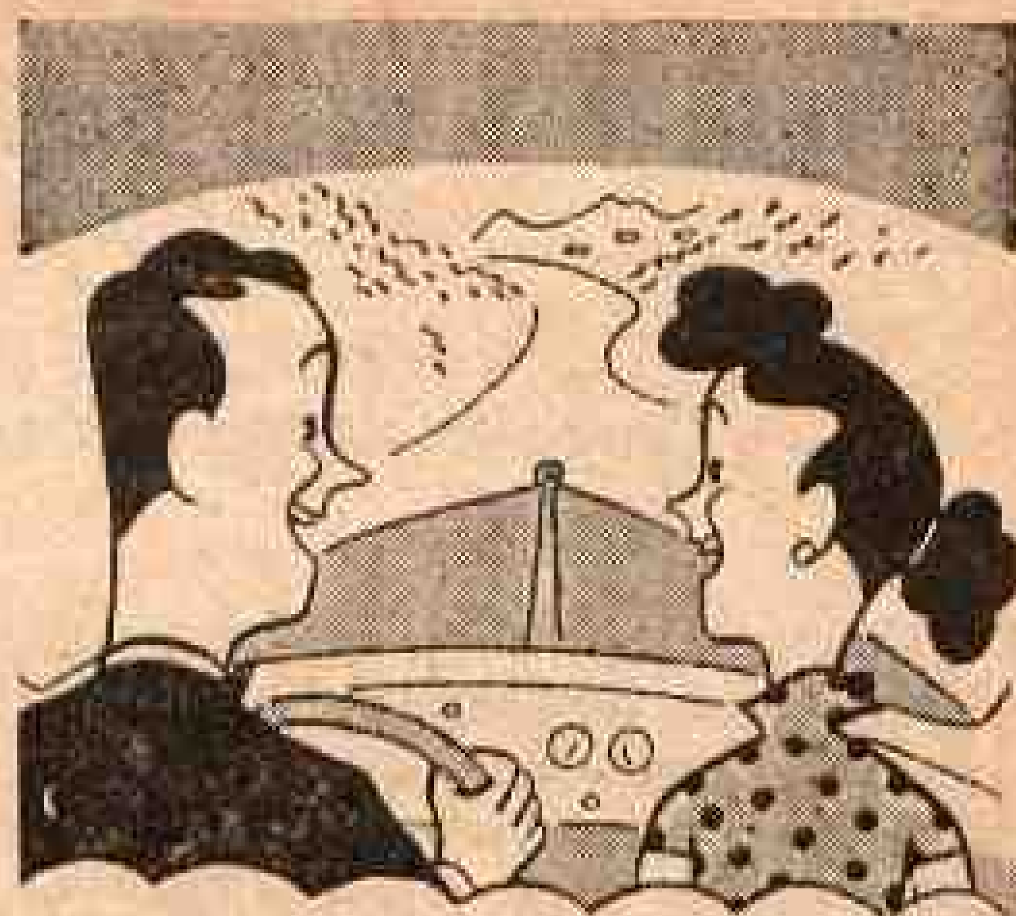
Planejamento cuidadoso e objetivo, fabricação honesta, padrão de qualidade constante, rigorosa fiscalização das matérias primas, das operações de usinagem e do carro terminado são indispensáveis para que se torne o primeiro automóvel brasileiro motivo de orgulho para a indústria nacional e fator de progresso para o Brasil.

— —

Pedimos a todos os nossos assinantes e leitores que enviem suas sugestões a respeito do assunto que acabamos de estudar: o implantamento da indústria automobilística no Brasil. Publicaremos aquelas que nos parecerem interessantes. Poderão todos, assim, concorrer para a solução de um problema de âmbito nacional.



PARECE ALEIJADO MAS ...
Êste caminhão inglês de 6 rodas motrizes «Constructor» Scammell... exposto em Londres em outubro último, resolve o problema do transporte em qualquer estrada ou sem estrada mesmo, graças à sua articulação excepcional.

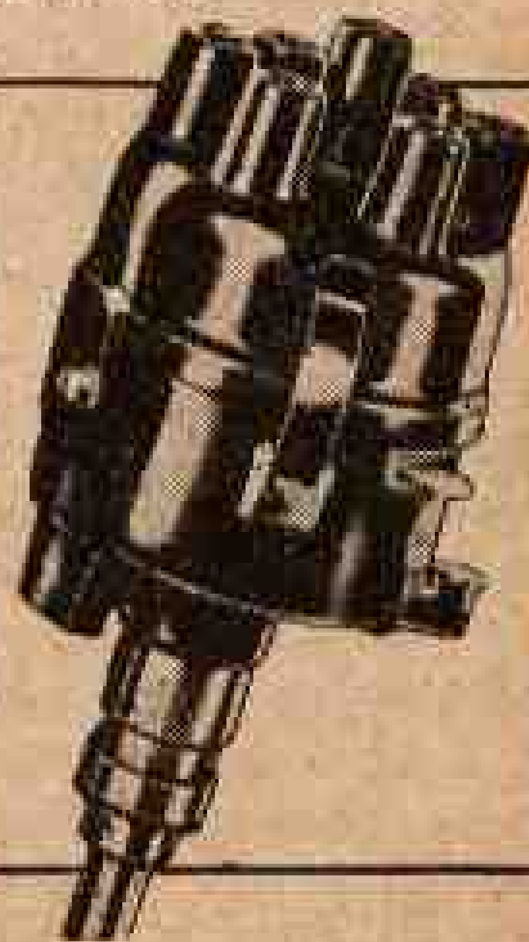


compre **AUTO-LITE** PARA *Viajar com Maior Prazer*

Tôdas as peças Auto-Lite são fabricadas para funcionar conjuntamente com a maior precisão, formando uma perfeita unidade. Quando o equipamento de seu automóvel necessitar de reparos, exija as peças Auto-Lite Originais de Fábrica.

- **Funcionamento de equipamento original**
- **Serviço de tôda a confiança**
- **Operações econômicas**

Os distribuidores, bobinas, motores de partida, geradores e tôdas as partes componentes estão incluídas na linha completa de produtos elétricos automotrizes fabricados por Auto-Lite.



Você se convencerá de que vale a pena exigir as peças Auto-Lite Originais de Fábrica para o equipamento de seu carro, porque "Você nunca erra com Auto-Lite"!

SISTEMAS ELÉTRICOS
Auto-Lite
Depositária em São Paulo:
CIA. ACUMULADORES PREST-O-LITE

NÃO HÁ DINHEIRO QUE COMPRE VELAS MELHORES

O Salão de Londres de 1952

HELIO ESTEVES FELGAS
Correspondente Especial de «Automóveis & Acessórios»

DEZ dias apenas distam as duas mais importantes Exposições de automóveis do velho continente. Não se julgue por isso que quem tiver visto a primeira — que é a de Paris — ficará em condições de declarar conhecer a totalidade da segunda. Não que a indústria automóvel possa construir, naquele tão curto espaço de tempo, modelos novos. Mas porque a grande maioria das novidades da construção inglêsa só no segundo são apresentadas, por si só bastando — ou não fôsse a Inglaterra o maior exportador mundial — para desencadear um interêsse que não se pode considerar inferior ao do famoso Salon de Paris.

A exposição dêste ano coincidiu com o ano Jubilar da Society Of Motor Manufacturers and Traders, sua organizadora e foi solenemente inaugurada pelo Marechal de Campo Alexander, em representação real.

Como é natural, a representação foi superior à do ano transacto. Cêrca de 500 Stands alinharam-se no esplêndido recinto de Earls Court, oferecendo à curiosidade de centenas de milhares de visitantes perto de 300 automóveis divididos por 63 marcas, inúmeras secções de equipamento e acessórios, pneus, material de estações de serviço, motores marítimos e barcos de recreio, camping (roullotes) etc.

Das marcas representadas, 32 eram inglêsas com 97 carros, 19 eram americanas e canadianas (Ford), 8 francesas e 3 italianas. «Pégaso» apareceu pela primeira vez em Londres. Os carros alemães não estavam presentes o que foi bastante lastimado, dando lugar a conjecturas várias. Segundo a explicação oficial, não houve má vontade da parte dos britânicos em expor as viaturas que mais mal têm feito às próprias nos mercados estrangeiros, mas sim negligência dos construtores alemães que se esqueceram das indispensáveis formalidades burocráticas, dentro do prazo legal. As viaturas tcheco-eslovacas também se abstiveram de participar.

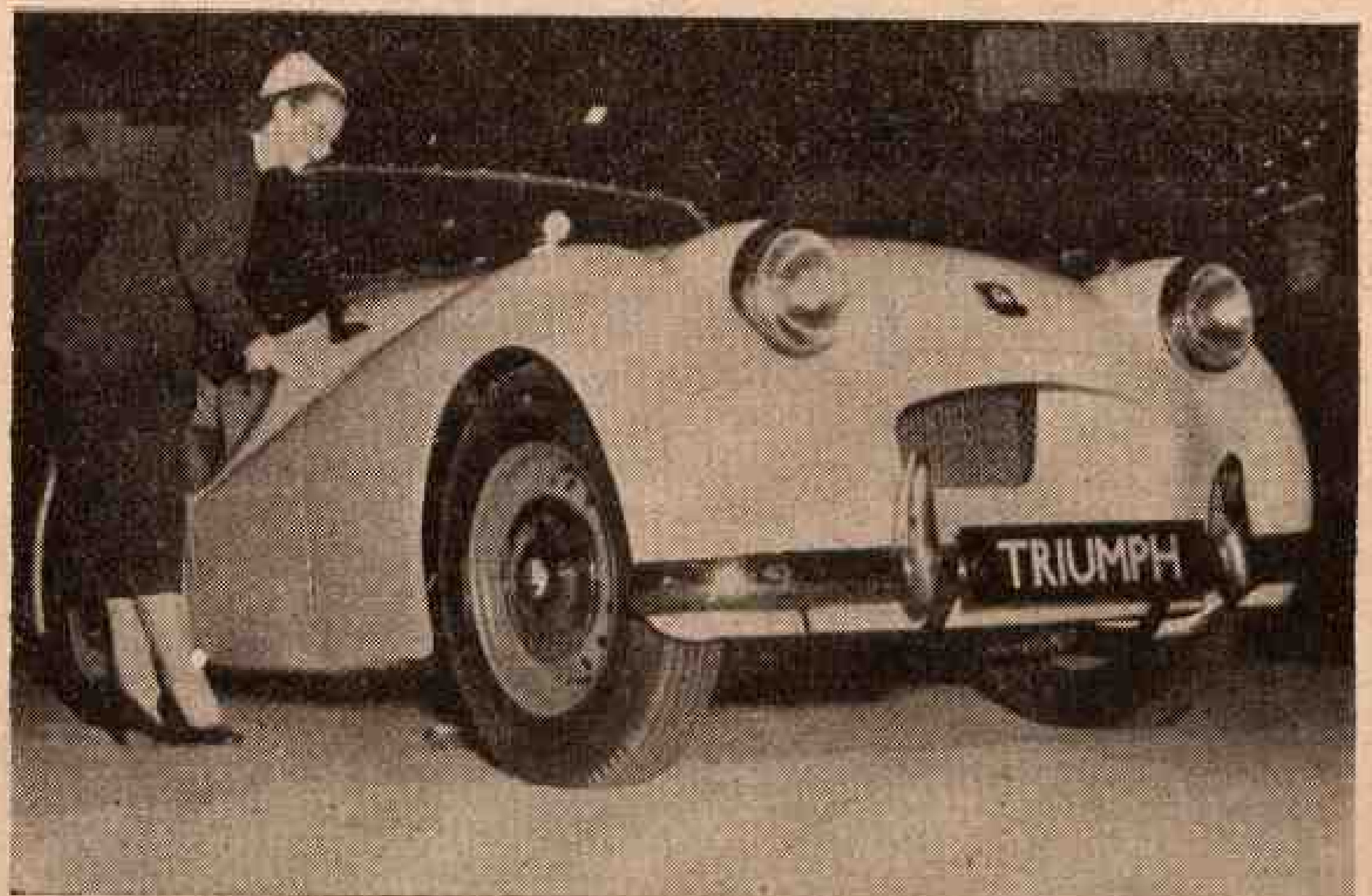
Às seis mais importantes marcas francesas — Renault, Simca, Peugeot, Panhard, Citroen e Ford S A F — juntaram-se Delahaye e Hotchkiss. Alfa-Romeo, Fiat e Lancia constituíam o trio italiano. Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, De Soto, Dodge, Ford, Hudson, Kaiser, Lincoln, Mercury, Nash, Oldsmobile, Packard, Plymouth, Pontiac, Studebaker e Willys representam a imensa maioria de construção americana.

A secção de carroçaria especializada está êste ano reduzida, pode dizer-se à representação nacional. Mas nesta, o esfôrço dos carrossiers inglêses — dirigido especialmente para os chassis Rolls Royce, Bentley e Daimler — é também notável e não são poucas as criações com volante à esquerda, isto é, destinadas à exportação. Uma das grandes curiosidades está no Stand Hooper, com um enorme coupé construído por Sir Bernard Docker, dispondo de 3 lugares à frente e dois atrás em «strapotins» mas o compartimento traseiro é, de preferência, destinado a mercadorias. A carroçaria é a duas côres. Um Rolls Royce carroçado por James Joung dispõe de comando elétrico para a separação interior. Um Bentley, carroçado por Harold Radford, pode ser aberto por trás, como se fôsse um elegantíssimo Station-Wagon.

De resto a azáfama de exportar não se revela apenas na secção de carroçarias especiais. Muitas marcas destinam a totalidade da produção de um ou mais modelos, exclusivamente ao estrangeiro (Morris de válvulas à cabeça, Rolls Royce com transmissão automática, etc.). Outros fazem ao contrário e reservam para o mercado interno certa qualidade de veículos. Mas a compreensão da extraordinária importância da exportação é geral. Novas medidas de proteção vão ser postas agora em prática, derivadas da invasão dos mercados estrangeiros pelos veículos alemães. A Inglaterra, que êste ano perdeu o primeiro lugar como exportadora para a Europa, em favor da Alemanha, tudo fará para o recuperar. E êste tudo é aqui sinônimo de menos preço. Para os inglêses a descida das exportações representa menor tempo de espera para possuir um carro novo. E, de fato, os prazos para obtenção de automóveis são agora muito menores.

PROGRESSO E TRADICIONALISMO

A exportação dêste ano, segundo as apreciações técnicas gerais, marca com mais vigor ainda o abandono das soluções clássicas por parte da construção inglêsa, teimosamente agarrada à tradição. A hora porém é outra e não bastam os louros passados para garantir êxito na furiosa concorrência que se avizinha. As linhas verticais, os ângulos retos ou agudos, as for-



O esbelto e elegante Triumph, exposto na Exposição de Earl's Court é admirado por uma criatura também esbelta e elegante.


O belo Humber Super Snipe foi um dos favoritos do Salão de Londres.

JEQUITIBÁ
(do tupí: Yê-cuî-ty-bae)

"o que deixa cair a tampa" do fruto, quando amadurecido. Essa majestosa árvore, além de fornecer embira, que se faz com sua casca, também empregada como medicamento, tornou-se o símbolo da longevidade, porque atravessa os anos, sem se abater.

Quando é preciso durabilidade...

Em constante movimento, 24 horas por dia, os veículos estão sempre dependendo do bom estado dos pneus... A resistência ao uso constante, mantendo-se em perfeito estado por muito mais tempo, é um dos característicos essenciais dos pneus Dunlop!



há
DUNLOP
— o pneu de confiança!



MANTENHA completo o seu estoque de PEÇAS!

Sr. Revendedor

Temos grande e variado estoque, sempre renovado, de peças sobressalentes e acessórios para tôdas as marcas e modelos de automóveis e caminhões, americanos e europeus. Mantenha completo o seu estoque de peças, encaminhando os pedidos à Cia. Auto-Lux Importadora.

OFERTA DO MÊS:

Carburadores STROMBERG para FORD e CHEVROLET. Cruzetas das juntas universais, marca STAICER.

Se o Sr. ainda não recebe o catálogo mensal de peças, ilustrado, editado pela CIA. AUTO-LUX, preencha o cupom abaixo e remeta-o sem demora.

CIA. AUTO-LUX Importadora
Rio de Janeiro: Rua Evaristo da Veiga, 130
São Paulo: Rua Barão de Ladário, 312
Favor enviar-me, com regularidade, o catálogo mensal de peças.

Nome da Firma ____________________
Inscrição N.º ____________ Bairro ________
Rua ____________________ Estado ________
Cidade ____________________ 0206
Agente de: ____________________

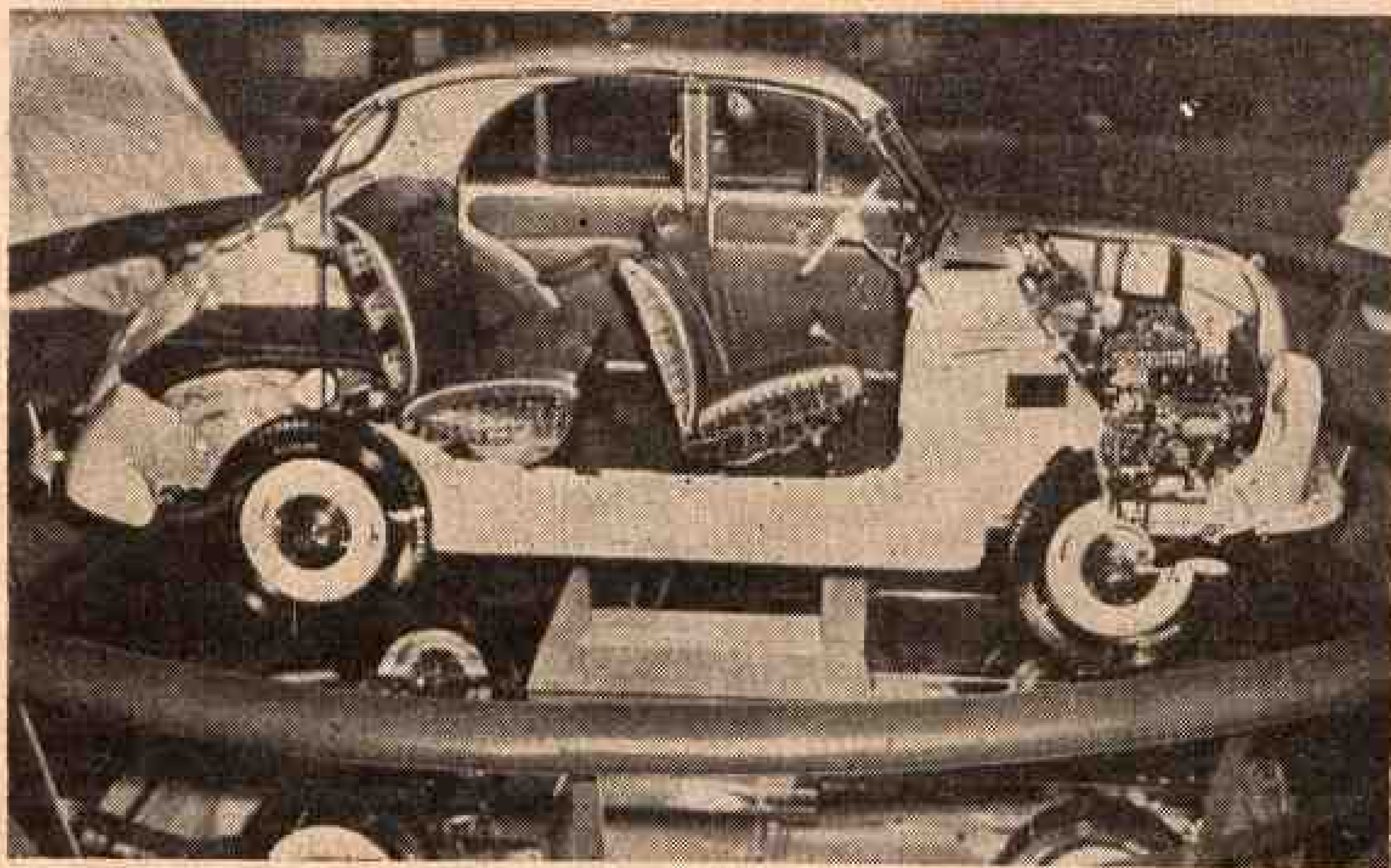
"NOTA: Favor anexar um cartão de sua firma, para fins de cadastro."



CIA. AUTO-LUX

Rio de Janeiro: Rua Evaristo da Veiga, 130
São Paulo: Rua Barão de Ladário, 312

precipitadamente o exemplo das outras nações continentais e mantém o velho lema de só empregar aquilo que, de fato, a experiência aconselha como boa, prática e duradoura solução. E' por isso que entre 32 marcas de automóveis — só uma apresenta realização diferente na parte que toca à disposição dos cilindros no motor. Tôdas as outras vão usando o velho motor vertical de cilindros em linha. E o ciclo a 4 tempos é o único adaptado. Tôdas as outras soluções que indicamos atrás e que são a determinante da variedade existente na construção européia e até na de cada país (referimo-nos em especial à França e à Alemanha), são pràticamente desconhecidas na Inglaterra.



O novo Morris Minor, no Salão de Londres, foi admirado interna e externamente, graças a êstes cortes seccionais no modêlo exposto.

mas rígidas e maciças são, de fato, distintos e têm sabido representar bem o espírito nacional britânico. Mas quando essas formas ou êsses ângulos são a causa de um desperdício de alguns cavalos da potência do motor, pela enorme resistência que opõem à deslocação do ar às grandes velocidades, não parece haver outro remédio senão modificá-los. E foi o que os construtores inglêses tiveram que fazer, talvez contra vontade própria. Não podia, porém, ser de outro modo, visto que a manutenção dum estilo antigo não está ao alcance de qualquer marca. Pode-o fazer Rolls Royce porque os seus produtos têm, digamos, clientes já destinados. Mas quanto aos outros, a situação é diferente, pois não gozam da reputação indispensável e, além disso, destinam-se aos mais variados compradores, a maior parte dos quais não está disposta a compreender a beleza vista através do prisma da antiguidade (que, como se sabe, é relativa no automóvel, inexistente há 60 anos apenas). Não é pelo fato de Rolls Royce manter a mesma chapa impressionante todos os anos que alguém se atreve a declarar o carro decrépito, pois êle possui uma outra qualidade muito pessoal: categoria e processo de construção. Mas já o mesmo não se pode dizer de qualquer carro de série. Se não acompanhar a linha do progresso e do bom gôsto momentâneos cairá em desfavor com uma rapidez que é inversamente proporcional às condições mecânicas e econômicas oferecidas.

Quanto às carroçarias de série, o número de marcas que abandonam — às vêzes por completo — as velhas linhas austeras é cada vez maior. Depois de Ford com os seus Consul e Zephyr e de Vauxhall com o Velox e o Wyvern, seguem-se Rover, Wolseley e muitos outros. Pode dizer-se que à parte Rolls Royce e o Triumph Renown, os carros inglêses de hoje já não possuem arestas vivas verticais, adaptando-se as suas linhas à moderna técnica do aerodinamismo conjugado com a harmonia e a suavidade.

Dêste modo, o tradicionalismo inglês nos veículos automóveis tende a limitar-se — e aqui é bom que sempre assim seja — ao cuidado de acabamento e à excelência do material.

Pode dizer-se que a indústria automobilística inglêsa ocupa uma posição técnica intermédia, colocada entre a progressiva realização americana — caracterizada por poderosos motores e dirigida para a facilidade de condução e para a comodidade (transmissões automáticas, servo-direções, servo-travões, etc.) — e a buliçosa e atrevida construção continental européia — a cargo da qual estão presentemente quase tôdas as realizações diferentes do clássico motor a gasolina de 4 tempos (motores a 2 tempos, Diesel, por injeção, tracção dianteira, cilindros opostos, etc.), orientadas para a economia e para o aumento do rendimento de pequenos geradores de fôrça. Por um lado não se lança ràpidamente no encalço da construção americana porque as suas possibilidades são menores e a situação atual não o permite. Por outro lado não se arrisca a seguir

RESUMO TÉCNICO DA CONSTRUÇÃO INGLÊSA

O melhoramento, sob todos os pontos de vista, é o objetivo constante dos construtores de automóveis. Quer técnica, quer econômica, quer psicològicamente, tal melhoramento envolve o emprêgo — mais ou menos retardado, consoante as disponibilidades econômicas da fábrica — das melhores soluções. Assim, o veículo motorizado está constantemente evoluindo e aquilo que sôbre êle se diz num ano não chega para o ano seguinte. O progresso — assim se chama a evolução — não pára, mas o seu ritmo é suscetível de conhecer vários graus entre a lentidão e a velocidade. A primeira hipótese, favorecida pelas circunstâncias especiais derivadas duma guerra que além de impedir novas construções, se encarregou de destruir as existentes, verificou-se até há pouco tempo. A segunda, nascida da aproximação da normalidade e da concorrência, é a que estamos vivendo. Os veículos que forem agora construídos não mais apresentarão o aspecto ou as soluções mecânicas de antes da guerra, embora, continuem obedecendo, especialmente no que diz respeito ao meio propulsor, aos princípios fundamentais que regem o motor a gasolina desde a infância do automóvel.



O famoso Austin Seven está aqui parcialmente desmontado para permitir melhor visibilidade do seu interior mecânico. Foi êste carro uma das maiores atrações do Salão de Londres.

Em Londres nada menos de oito marcas inglêsas apresentam modelos completamente novos e algumas, mais do que um modêlo. Mas os aperfeiçoamentos introduzidos por muitas outras chegam a assumir importância excepcional, como é o caso de Rolls-Royce e Bentley que são agora dotados de transmissão automática, tipo Hidramatic.

Allard, fiel à sua idéia de utilizar peças Ford, apresenta o «Palm Beach» equipado com qualquer dos dois motores do «Consul» ou de «Zephyr». Não contente com isso, fêz sair um outro tipo, o «Monte Carlo Saloon», talvez especialmente destinado ao célebre Rallye e equipado com motor V-8.

Healey apresenta o «Hundred», equipado com o motor do Austin A-90. Triumph — apresenta um curioso «Sport» com um novo motor derivado do «Renown» pelo encurtamento do diâmetro em 2 mm.

O Daimler tem agora um 3 litros coupé descapotável, já apresentado em Paris. Armstrong-Siddeley, com o «Sapphire» entrou no campo dos motores quadrados. O Humber «Super Snipe», sucedendo ao modêlo do mesmo nome, é, no entanto, um carro novo.

Finalmente, o Wolseley «Four-Fourty Four» é o novo rebento desta marca.

Entre as marcas que introduziram modificações importantes, temos a considerar, além do Rolls Royce-Bentley, o Morris Minor que dispõe agora de um motor de válvulas à cabeça (o do Austin A-30), o Jensen com novos aperfeiçoamentos no chassi, o Lanchester de cilindros superquadrados, o Austin A-40 Coupé apenas com duas portas, o Riley com travões hidráulicos às 4 rodas, o Rover com sistema de aquecimento e ventilação melhorados, etc.

A tendência em utilizar numa marca motores de outra marca é muito acentuada na construção inglêsa. Allard utiliza os motores do Consul, Zephyr, além de vários americanos. O motor do Austin A-90 equipa agora o Frazer-Nash de 2 lugares-Sport; o Healey Hundred. O motor do Standard, equipa o Vanguard, o Morgan e o Triumph Renown. O motor do Austin A-30 é montado também no Morris Minor. O motor do Bristol equipa o Frazer-Nash de competição e o Cooper- Bristol.

O equipamento elétrico das viaturas inglêsas é de 12 volts, dispondo normalmente de 2 baterias de 6 volts com uma capacidade variando entre 45 e 69 Ampéres/Hora.

O carburador S. U. e a bomba elétrica de gasolina são muito empregues. A. C. emprega 3 carburadores SU e Frazer-Nash e Bristol outros tantos Solex. Aston-Martin, Austin Sport, Bentley, Daimler, Healey, Jaguar, Lagonda, Lea-Francis Sport, MG-TD, Riley 2,5 litros, Rover e Wolseley 6 cilindros têm 2 carburadores SU. Jowett tem 2 Zenith e Allard outros tantos Solex. Todos os outros têm um só carburador. Quanto à suspensão a imensa maioria dos carros utiliza suspensão independente à frente e clássica atrás. Só o Lagonda apresenta tôdas as rodas independentes e apenas A. C. e os Fords Anglia e Prefect usam eixos rígidos com molas semi-elípticas à frente e atrás. A suspensão dianteira independente é em geral com molas helicoidais. Mas Armstrong-Siddeley (exceto no novo Sapphire), Jaguar, Jowett, Lanchester, Lea Francis, Morris, Riley e Wolseley (exceto no novo modêlo) utilizam barras de torção e Bristol, Frazer-Nash e o Humber Imperial têm molas laminares transversais.

As transmissões são, na imensa maioria, de embraiagem monodisco a sêco, caixa de 4 velocidades sincronizadas, com comando sob o volante (ou de alavanca central, nos veículos de Sport) e ponte hipóide. Mas Rolls Royce e Bentley dispõem nos seus modelos para exportação da transmissão automática Hydramatic. Daimler e Lanchester utilizam soluções hidráulicas. O sistema de pré-seleção é usado em Armstrong Siddeley, Daimler e Lanchester. A overdrive é usada opcionalmente ou não por Jensen e Healey, Daimler, 3 litros e Standard. A desmultiplicação do diferencial é menor, como é natural, nos veículos de Sport.

A CONSTRUÇÃO INGLÊSA VISTA ATRAVÉS DO SALÃO DE LONDRES DE 1952

TRIUMPH:

O novo «Sports» tem um motor de 4 cilindros, nova versão do usado pelo Renown, com 83 x 96 mm. e uma cilindrada de 1991 c.c., válvulas à cabeça e uma compressão de 7, desenvolvendo 75 c. v. às 4500 r. p. m. Utiliza carburadores gêmeos S. U.. A embraiagem é Borg and Beck e a caixa tem 4 velocidades (nos outros modelos 3). A desmultiplicação do diferencial é de 3,89. A suspensão dianteira é independente com molas helicoidais e a traseira é por molas semi-elípticas inclinadas; os amortecedores são telescópicos (Girling) à frente — montados dentro das molas — e do tipo do êmbolo, atrás.

O aspecto dianteiro do veículo é perfeitamente original, não pela forma da abertura, quadrangular com o eixo maior horizontal, mas porque se trata mais de um poço do que duma abertura. A colocação e o desenho são tão bem estudados que o aspecto é deveras atraente e combina perfeitamente com as belas linhas desportivas da viatura.

As dimensões e o pêso da viatura (cêrca de 750 kg.) em relação à potência do seu motor, conferem-lhe um poder de aceleração notável, mesmo como carro de Sport. A sua velocidade máxima é de mais de 145 à hora. Convém notar o rendimento voluntário do motor, com 37,7 c. v. por litro.

Oferecido a um preço muito razoável, calcula-se estar em franca produção na próxima primavera.

Também se encontravam expostos o Renown e o Mayflower, êste com válvulas laterais e 38 c. v. às 4200 r. p. m. O Renown tem o motor do Vanguard.

ARMSTRONG-SIDDELEY:

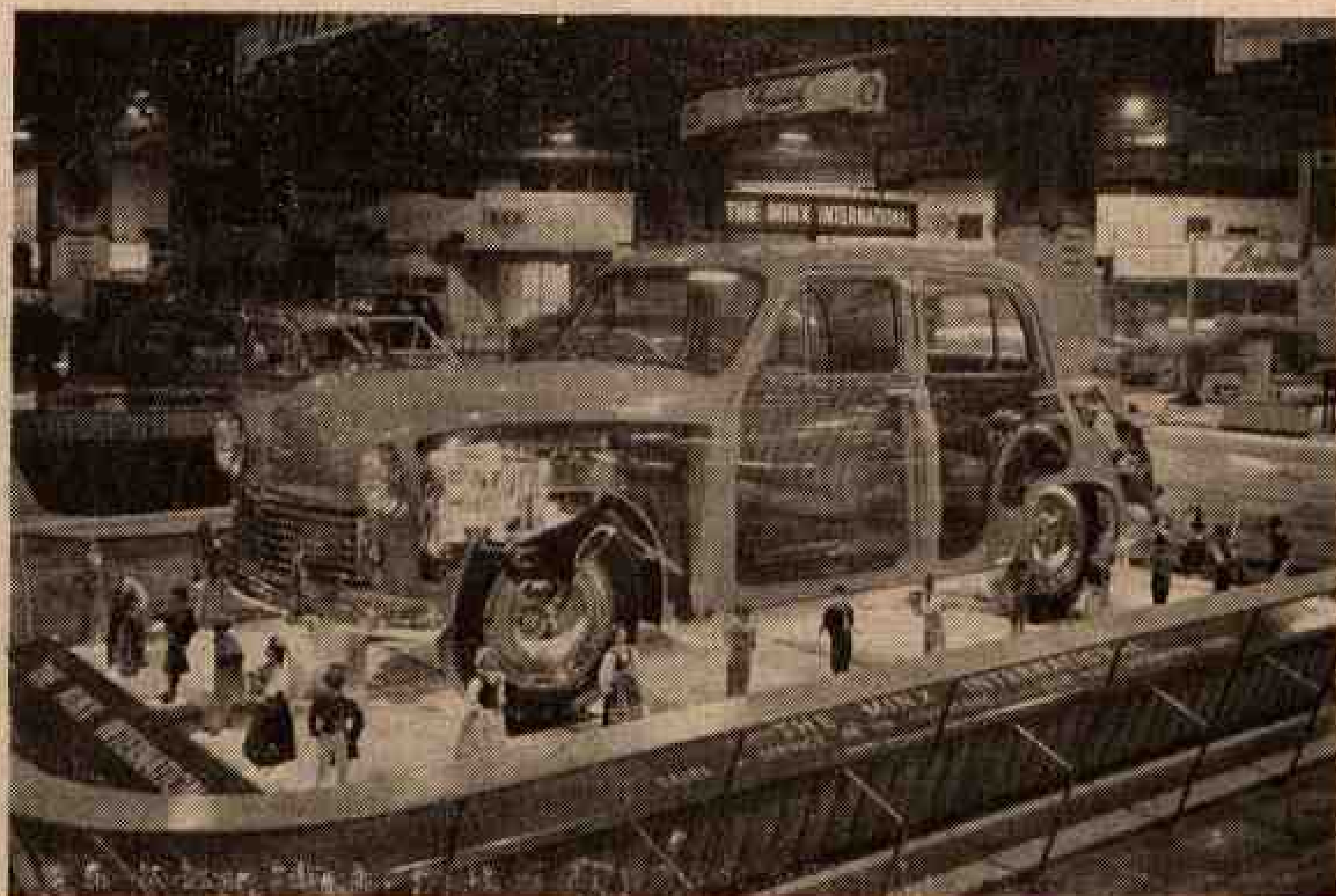
O novo «Sapphire» de 3,4 litros é dotado de um motor de 6 cilindros, «quadrado», com válvulas inclinadas e câmaras de combustão hemisféricas. O comando das válvulas é feito por um só veio de ressaltos lateral. A transmissão oferece também a particularidade de dispor de uma embraiagem centrífuga e de uma caixa pré-seletiva de 4 velocidades atuada elètricamente. Mas pode ser dotada duma caixa sincronizada também de 4 velocidades.

O motor é de 6 cilindros (90x90 mm.), com 3.435 c.c. de compressão, válvulas à cabeça, 6,5 de compressão e desenvolve 120 c.v.

A suspensão dianteira é independente com molas em espiral. A traseira é com molas semi-elípticas mas ambas são reforçadas com barras de torsão antideslisantes. Os travões hidráulicos são Girling. A carroçaria é tôda em aço.

A instalação elétrica é de 12 volts e a bateria de 64 ampéres/hora, como a de Alvis.

O modêlo corrente de 2,3 litros, denominado «Whitley» é dotado com uma caixa sincronizada, substituindo agora o «Lancaster Saloon». O motor é um 6 cilindros de 70x100 mm., 2.309 c.c., válvulas à cabeça, compressão de 6,5 e desenvolvendo 75 c.v. às 4.200 r.p.m. A suspensão dianteira é independente por



O stand do Minx International estava sempre rodeado de visitantes curiosos e interessados nesse carro de fama mundial.

barras de torção. A traseira é por molas semi-elípticas. Os travões hidromecânicos são também Girling.

HUMBER:

O novo Super Snipe de 6 cilindros, dispõe de um motor de 113 c.v. às 3.400 r.p.m. (em vez dos 100 do modêlo anterior), com 4.138 c.c. (antes 4.086) e uma compressão de 6,5. A relação curso-diâmetro diminuiu bastante, de acôrdo com a tendência geral. As válvulas são agora à cabeça, sendo as de admissão de maior diâmetro que as de escape. A suspensão dianteira é independente com molas helicoidais em substituição das laminares transversais do modêlo anterior. A traseira é clássica. Como sucede com todos os carros que seguem a tendência de diminuir o diâmetro das jantes, os tambores dos travões são também menores, mas de maior largura, tendo a superfície total ficado aumentada.

A visibilidade foi muito melhorada, o compartimento das bagagens ampliado e as linhas gerais, conservando um ar de distinção tìpicamente inglês, são harmoniosas e sem arestas verticais. O estilo do novo Humber, agradável e suave é uma das modificações introduzidas depois da guerra pelo grupo Rootes e já experimentada com sucesso no «Hawk», que também apresenta certas modificações exteriores como as entradas de ar dianteiras que englobam os farolins.

Só os modelos Pullman e Imperial (motor de 6 cilindros, 4.086 c.c., válvulas laterais, compressão 6,25 e 100 c.v.) usam a suspensão dianteira com molas transversais semi-elípticas.

O «Hawk» dispõe de um motor de 4 cilindros, 2.267 c.c., válvulas laterais e 6,32 de compressão, desenvolvendo 58 c.v., às 3.400 r.p.m. Os travões hidráulicos são Lockeed em todos os modelos.

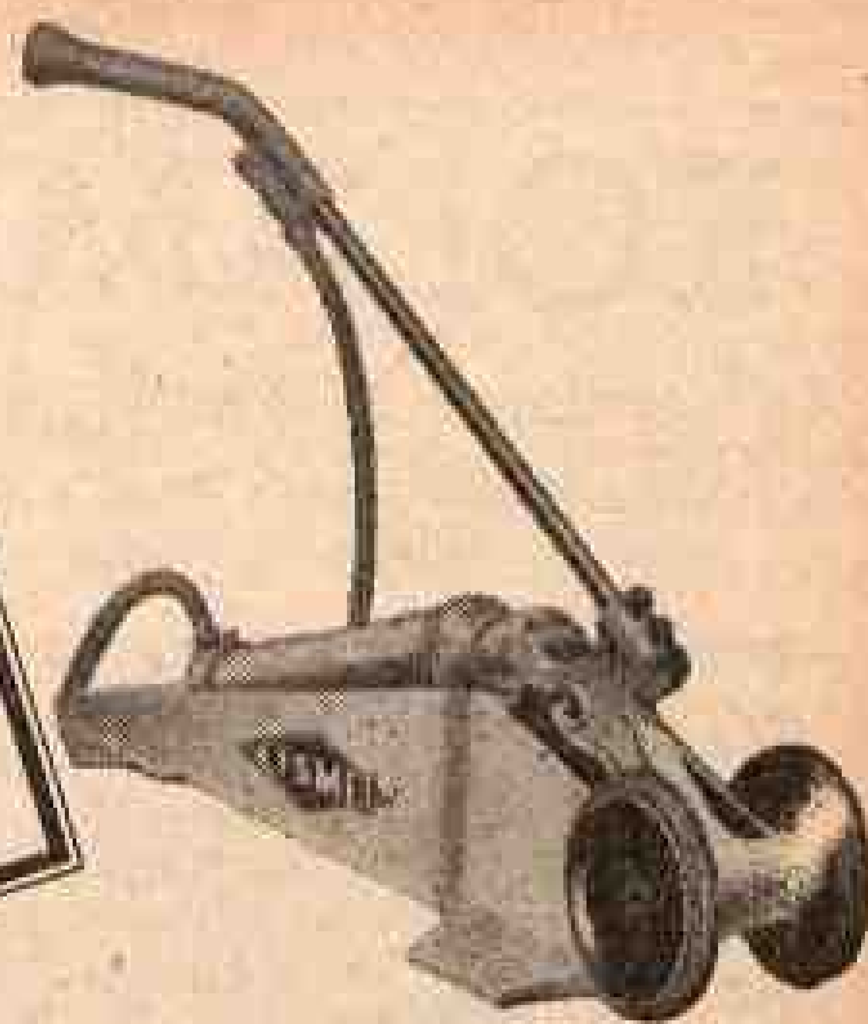
WOLSELEY:

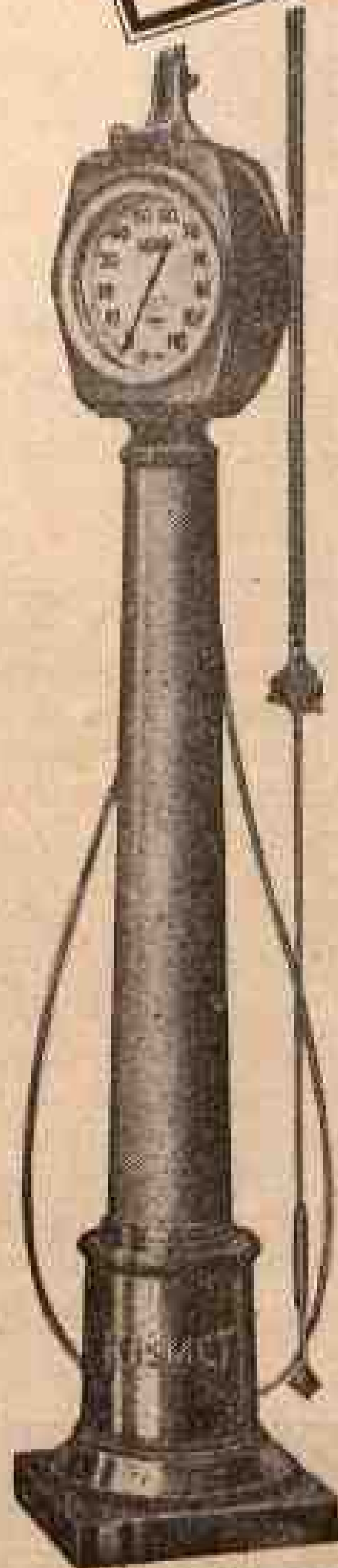
A par dos modelos correntes de 1,5 e 2,2 litros, o Wolseley apresenta agora um novo tipo de 1.250 c. c., com linhas muito harmoniosas pertencentes à moda inglêsa 1952 e tendo como único traço de família o irradiador. O motor, de válvulas à cabeça, 4 cilindros e desenvolvendo 46 c.v. às 4.800 r.p.m., com uma compressão de 7,2, é o mais pequeno que a fábrica tem construido depois de ter interrompido a produção do 8 c.v. A caixa é de 4 velocidades, sincronizadas, com comando ao volante, como em todos os modelos. A suspensão é independente com molas helicoidais. A traseira é clássica (molas semi-elípticas). Dispõe de amortecedores à frente e atrás.

A estrutura é do tipo monobloco. A carroçaria apresenta linhas modernas, atraentes, de grande simplicidade. Segundo os dados do construtor, o regime a que é atingido o binário motor máximo, corresponde a uma velocidade 64 K/h., Sendo assim, o poder de aceleração da viatura, às velocidades vulgares de utilização, deve ser estupendo. A velocidade máxima é superior a 110 à hora. Os estôfos são Dunlopillo forrados com couro.

Também estavam expostos modelos do «Four-Fifty» (4 cilindros, 1.476 c.c.) e do «Six Eighty» (6 cilindros, 2.215 c.c.), ambos com veios de ressaltos à cabeça e 6,5 de compressão.

COMPRE UMA VEZ
PARA TER...
...DE UMA VEZ!







O equipamento pneumático Kismet para postos de serviço e garages, constitue esplêndida inversão de capital na eficiência, tanto do agrado do público. De estrutura sólida e primoroso acabamento manual, todo produto da Kismet prima pela sua incomparável durabilidade.

A Balança de Ar e os Contrôles de Ar murais Kismet, distinguem-se pela exatidão infalível do seu funcionamento. Os grandes mostradores são perfeitamente visíveis à distância. Há modêlos disponíveis providos de Contrôle Remoto, na extremidade da mangueira aplicada ao pneu.

Para lugares que não dispõem de ar comprimido, é indicado o uso do Compressor Manual Kismet, portátil, com rodas. Trata-se de um poderoso compressor de cilindro duplo, de manejo facílimo, mesmo para pneus gigantes.

KISMET

-equipamento especializado



Também se recomendam a Pistola Kismet (para remoção de pó, detritos, etc.) e a Pistola Hurricane para lavagem de carros, que lança poderoso játo d'água destinado à lavagem de pneus incrustados de lama sêca.



Fabricantes:
WILLIAM TURNER (KISMET) LTD., SHEFFIELD, INGLATERRA

Representantes exclusivos para o Brasil:
HAMS & LUCAS LTDA. — Av. Churchill, 109, Grupo 804 — Tel. 22-6542
Caixa Postal, 2828 — End. Telgr. Charjams — RIO DE JANEIRO

PEÇAS PARA AUTOMOVEIS
POR ATACADO
DETROITE
R. MARIZ E BARROS, 479-A-TEL. 28-8116


RIO


ROLAMENTOS R&M

(Ransome & Marles Bearing Co. Ltd.)

Um produto inglês de alta qualidade para automóveis, caminhões e tratores de fabricação americana e européia, bem como para indústrias em geral.



Peçam informações e preços
Representantes exclusivos no Brasil:

Parson, Crosland & Cia. Ltda.

Rio de Janeiro: Av. Graça Aranha, 416 - 1º - Tel. 22-5155
São Paulo: Rua dos Andradas, 24 - Tel.: 34-8196

DAIMLER:

Apresenta um modêlo completamente novo: o 3 litros Coupé descapotável, já exposto em Paris. Trata-se dum carro gracioso, com duas portas apenas e dispondo de dispositivos automáticos para o comando da capota, vidros das janelas e tampa da mala traseira. O motor, de 6 cilindros, 2.952 c.c. e válvulas à cabeça, desenvolve 100 c.v. às 4.400 r.p.m. no Coupé, com 7,5 de compressão e 90 às 4.100 r.p.m. no «Saloon» com 6,7 de compressão.

A caixa é de 4 velocidades com pré-seletor e comando sob o volante. A suspensão é independente à frente com molas helicoidais. Atrás é clássica com molas semi-elípticas. Os travões são hidro-mecânicos, tipo Girling.

O modêlo «Consort» tem motor de 6 cilindros e 2.522 c.c., desenvolvendo 70 c.v. às 4.200 r.p.m. com 7 de compressão e válvulas à cabeça. A transmissão, a suspensão e os travões são de realização técnica idêntica ao 3 litros, o mesmo sucedendo ao grande Daimler que dispõe dum motor de 8 cilindros em linha com 5.460 c.c., 6,3 de compressão e 150 c.v. de potência às 3.600 r.p.m.

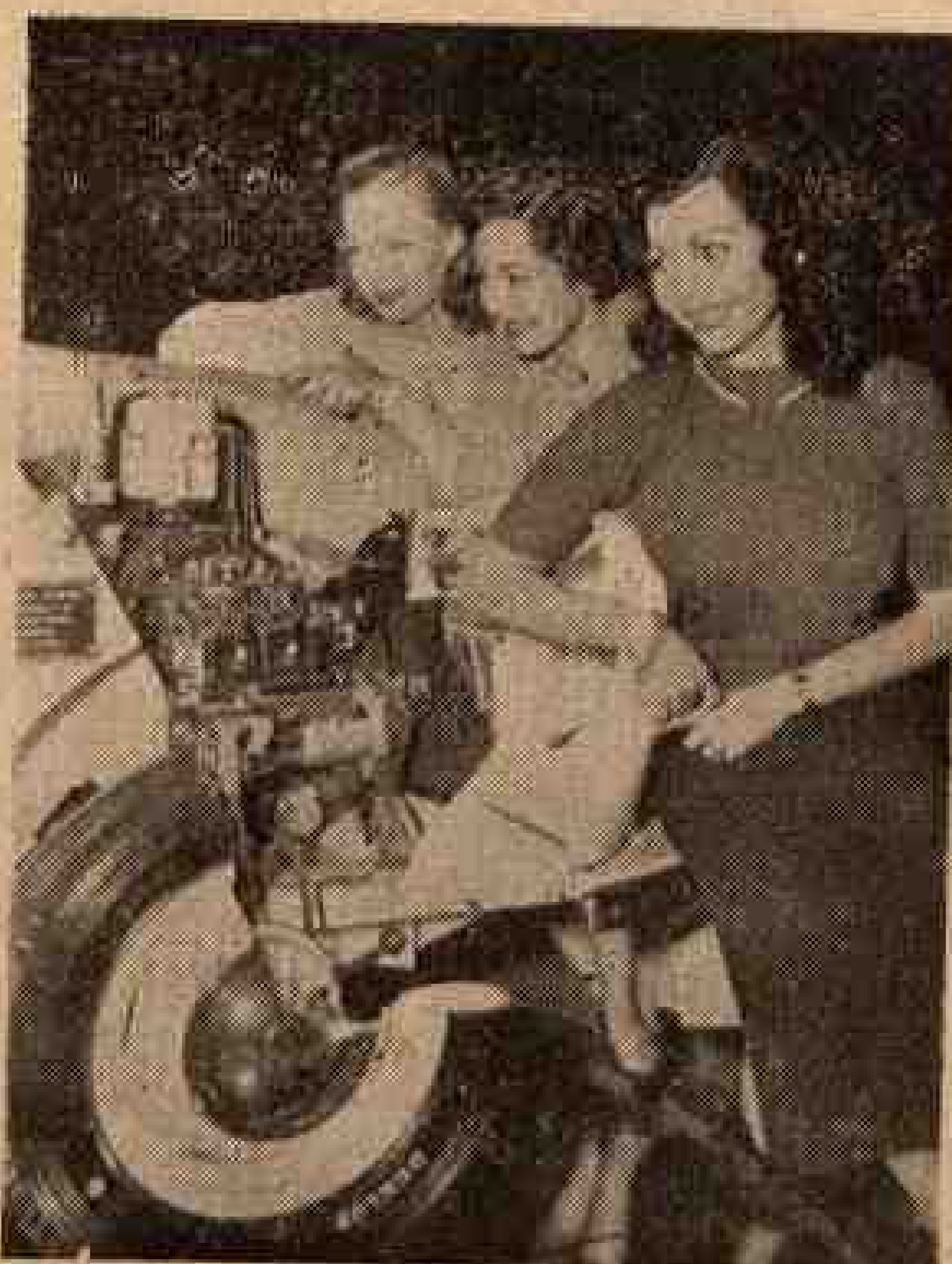
BENTLEY:

Os modelos para exportação aproveitam também o grande melhoramento da transmissão automática. Além disso, porém, o Bentley Sport Saloon apresenta um chassi mais comprido que, aliado a novas linhas, lhe dá aspecto diferente. O compartimento das bagagens foi aumentado para o dôbro. A suspensão traseira foi melhorada. O veículo tem agora dispositivos para fornecer ar quente ou frio de modo a manter os vidros sempre bem limpos.

O Bentley Continental é construído em número limitado e só para exportação. Dispõe de umas linhas admiráveis e é considerado um dos mais velozes carros da Exposição. Pode ser dotado com a transmissão automática Hydramatic. O motor é um 6 cilindros de 4.566 c.c. com válvulas de admissão à cabeça e de escape laterais e uma compressão de 6,3. Quando dispõe de caixa normal, esta é de 4 velocidades sincronizadas. A suspensão é independente à frente com molas helicoidais e clássica atrás. Os travões são assistidos por servo-freio hidromecânico.

ROLLS-ROYCE:

O «Silver Dawn» de volante à direita continua com uma transmissão de embraiagem monodisco em sêco e 4 velocidades. Mas o de volante à esquerda, destinado à exportação, dispõe agora duma transmissão hidráulica automática, derivada do tipo Hydramatic, a qual constitui uma novidade sensacional pela sua aplicação em carro tão conservador e tão seguro na adoção que faz de qualquer melhoramento. A transmissão compõe-se duma ligação fluida com caixa epicicloidal de 4 velocidades, que, no entanto, pode ser situada manualmente — caso o condutor esteja nisso interessado — graças a uma minúscula manette colocada sob o volante. Êste comando manual, perfeitamente desnecessário visto a transmissão ser automática — o carro dispõe apenas dos pedais do travão e do acelerador —, além de servir como reminiscência da passada alavanca de mudanças, pode servir também como sistema retardador do motor em descidas muito prolongadas e para engrenar mudanças preventivas que o condutor considere necessárias.



Três belas artistas de cinema admiram o novo Morris e fingem compreender o seu mecanismo íntimo.

O motor, agora com 4,5 litros, dispõe de válvulas de escape laterais, sendo as de admissão à cabeça. Com 6 cilindros, 4.566 c.c. e 6,4 de compressão, dispõe de duas bombas elétricas S.U. Os travões são hidromecânicos completados pelo servo mecânico R. R. A suspensão dianteira dispõe de molas helicoidais e a traseira de molas semi-elípticas. Os amortecedores hidráulicos são de dupla ação.

O chassi pode ter dimensões variadas. Nos modelos da caixa normal esta tem 4 velocidades, sincronizadas, com comando ao volante.

MORRIS:

Os modelos do Morris Minor destinados à exportação são agora dotados com o motor de válvulas à cabeça e 800 c.c. do Austin A-30, o qual desenvolve 30 c.v. às 4.800 r.p.m. com uma compressão de 7,2. Só o carburador continua a ser da mesma marca: S. U.

Como o carro é o mesmo e o motor é mais potente, fàcilmente se pode calcular como o novo Minor será forte e nervoso, capaz de boas performances, com um consumo muito reduzido. Êste foi o primeiro resultado da união de Austin com Nuffield. Como bastantes outros modelos é apenas destinado à exportação, mantendo-se a construção do modêlo anterior para o mercado interno.

Todos os modelos Morris têm suspensão independente à frente com barras de torção e clássica atrás com molas semi-elípticas. Em todos, também, a caixa é de 4 velocidades sincronizadas, com comando por alavanca no Minor e ao volante nos outros. Os travões hidráulicos são Lockeed.

O «Oxford» e o «Six» têm motores diferentes, sendo o primeiro de 4 cilindros, válvulas laterais 1.477 c.c. 6,6 de compressão e 41 c.v. às 4.000 r.p.m. e o segundo de 6 cilindros (com idênticas dimensões), 2.215 c.c., veio de ressaltos à cabeça, 6,5 de compressão e 70 c.v. às 4.400 r.p.m.

RILEY:

As suas linhas elegantes e baixas fazem do Riley um carro bem lançado, cujo estilo é empregue em ambos os modelos de 1,5 litros e 2,5 litros.

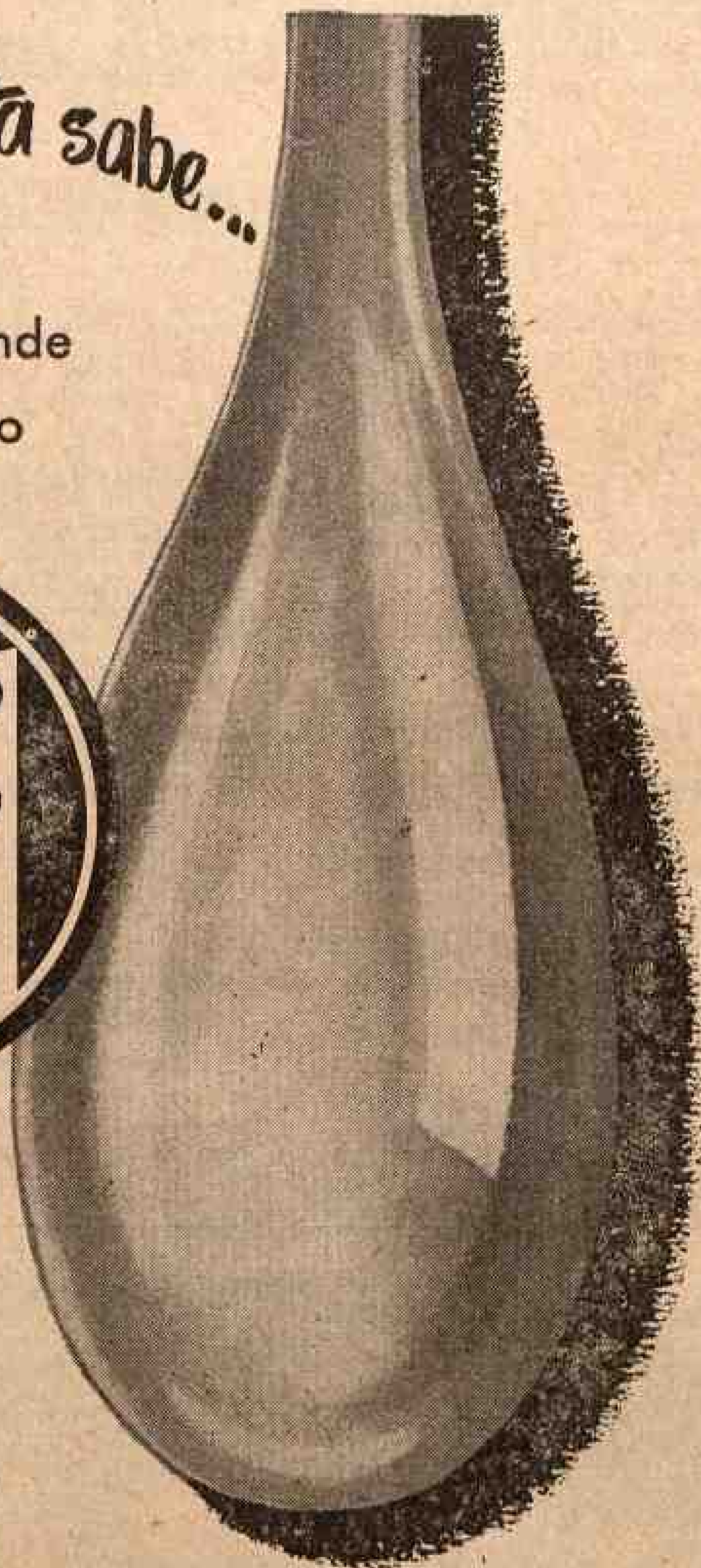
O principal aperfeiçoamento dêste ano são os travões hidráulicos às 4 rodas que substituem o sistema anterior composto por travões hidráulicos às rodas da frente e mecânicos às traseiras. O impulso é também agora a cargo de molas traseiras e o diferencial é do tipo hipóide.

A perfeita distribuição do pêso encontra-se espetacularmente demonstrada por

Todo motorista sabe...

que a vida de
seu carro depende
de um bom óleo





**CONSAGRADO
MUNDIALMENTE
COMO PADRÃO
DE QUALIDADE**

Acondicionado na origem por
C. C. WAKEFIELD & CO. LTD. - LONDRES - NEW YORK

A VENDA NOS MELHORES POSTOS DE SERVIÇO DO PAÍ

UMA LINHA COMPLETA DE SOBRESSALENTES E EQUIPAMENTOS PARA GARAGES E OFICINAS

DE UMA ÚNICA FONTE

CEEMEX

Peças para Freios Hidráulicos.
Molas Espirais para Suspensão Dianteira.
Repostos para Motociclos.
Fusíveis para Automóveis.
Baterias de Arranque, inclusive baterias para Barcos e Tração.

NOBBY

Cabos para velocímetros.
Tubos Flexíveis para Combustível.
Terminais de Direção.
Jogos de Reparo para bombas de gasolina.
Assortimentos de peças de maior movimento.

NEWTON

Amortecedores e Discos de Embreagem.

NUBREX

Pinos e Pistolas de Lubrificação.

BUMA

Equipamento para Recondicionamento de Motores, incluindo Retificadoras de Cilindros, Alinhadores de Bielas, Retificadoras de Válvulas em Linha, Ferramentas para Válvulas, etc.

EPCO

Macacos de Rodas para Garages.

NEWTON

Guinchos Hidráulicos móveis.

LUSON

Escovas de arame LUSON "GEM" para descarbonizar, para vulcanizadores e para todos os fins industriais.

CONE

Compressores para Anéis de Pistões.

PRESTO

Ferramentas para correção da fixação de rolamentos.

REPRESENTATIVES ALL OVER THE WORLD

FAMOSOS FABRICANTES BRITÂNICOS COM UM ÚNICO DEPARTAMENTO DE EXPORTAÇÃO

CLARK-MALIA (EXPORTS) LTD., Crowborough, Sussex, England. Cables: CEEMEX, Crowborough.

Representantes:

Hams & Lucas Ltda., Av. Churchill, 109
Grupo 804, Telefone: 22-6542
Caixa Postal 2828
End. Telegr.: Charjams — RIO DE JANEIRO

Aldworth Irmãos, Rua dos Andradas, 1629
Telefone: 4593
Caixa Postal 702
End. Telegr.: Aldworth — PORTO ALEGRE

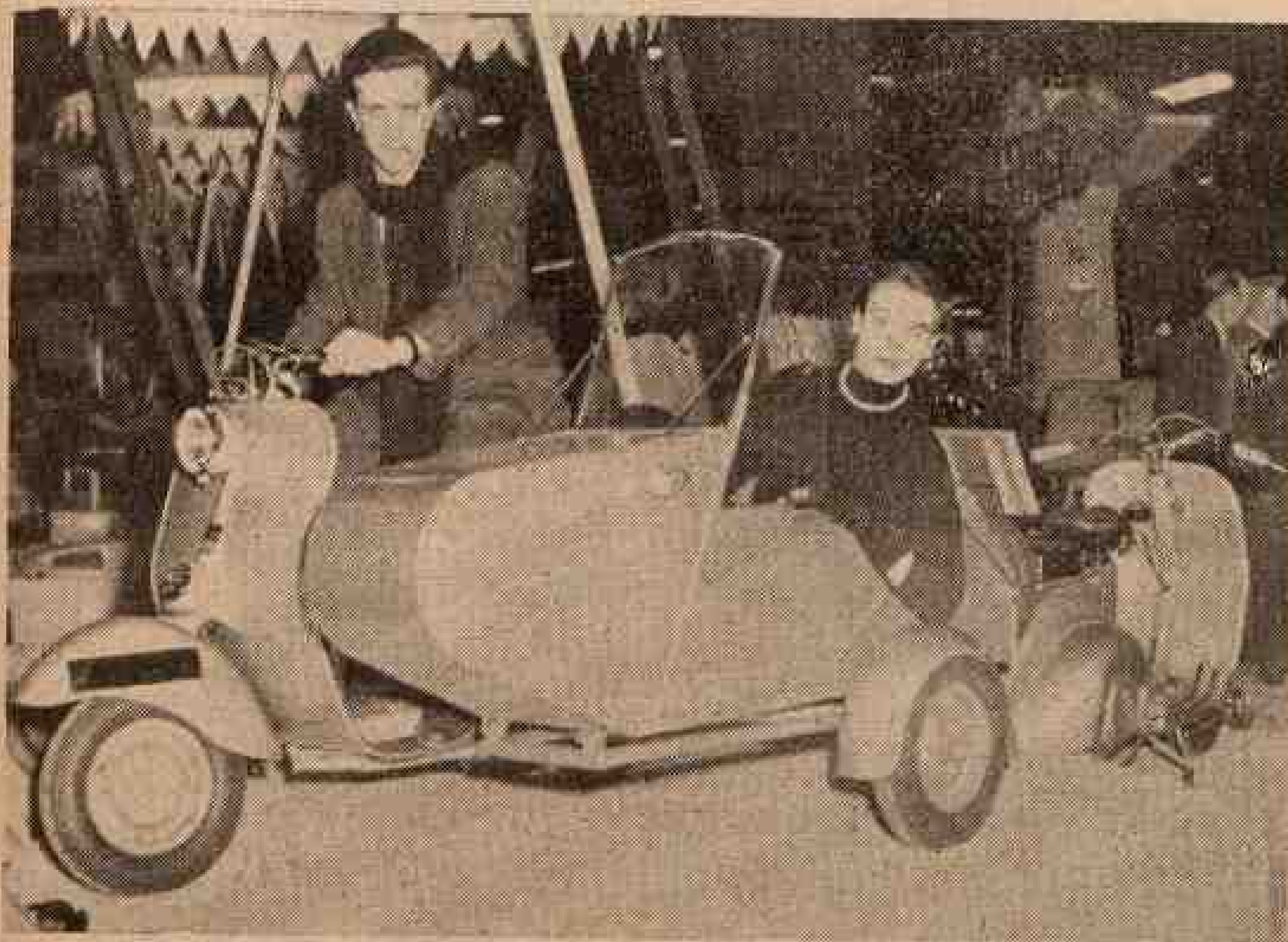
um chassi suspenso do teto do edifício por um cabo.

O modêlo de 1,5 litros tem um motor de 4 cilindros e 1.496 c.c., desenvolvendo 55 c.v. às 4.500 r.p.m. O de 2,5 litros tem também 4 cilindros, 2.433 c.c. e dá 100 c.v. às 4.500 r.p.m. Ambos os motores são de válvulas à cabeça e têm uma compressão de 6,8.

As caixas são de 4 velocidades, sincronizadas, com comando central por alavanca.

A suspensão é independente à frente com barras de torção e clássica atrás com molas semi-elípticas.

Os travões hidráulicos são Girling.



OS EUROPEUS GOSTAM DE MOTOCICLETA COM SIDECAR — Em tôda a Europa ganham popularidade as motocicletas com sidecar. Eis aqui um novo modêlo que foi exposto no Salão de Londres.

ROVER:

A grelha do irradiador tem novo estilo, talvez até mais tradicional, com motivos verticais. O farol central desapareceu. A roda de reserva tem agora alojamento separado no compartimento traseiro. Os sistemas de aquecimento e ventilação foram melhorados e são agora equipamento normal. As côres exteriores são melhor escolhidas.

O motor, de 6 cilindros e 2.103 c.c., tem válvulas de admissão à cabeça e de escape laterais, desenvolvendo 75 c.v. às 4.200 r.p.m., com 7,25 de compressão. A caixa é de 4 velocidades sincronizadas com comando ao volante.

A suspensão é do tipo usual.

Os travões hidráulicos são Girling.

O modêlo experimental, a turbina, que êste ano já deu 244 quilômetros por hora, não estava exposto.

FORD:

O sucesso do «Consul» e do «Zephyr» quase fêz esquecer os velhos Anglia e Prefect cuja construção não parou ainda. Êstes dois econômicos e duradouros veículos utilizam as soluções clássicas e são dos raros a apresentar a suspensão com molas semi-elípticas à frente e atrás. O Anglia é o mais barato carro inglês.

NOS TESTES DE

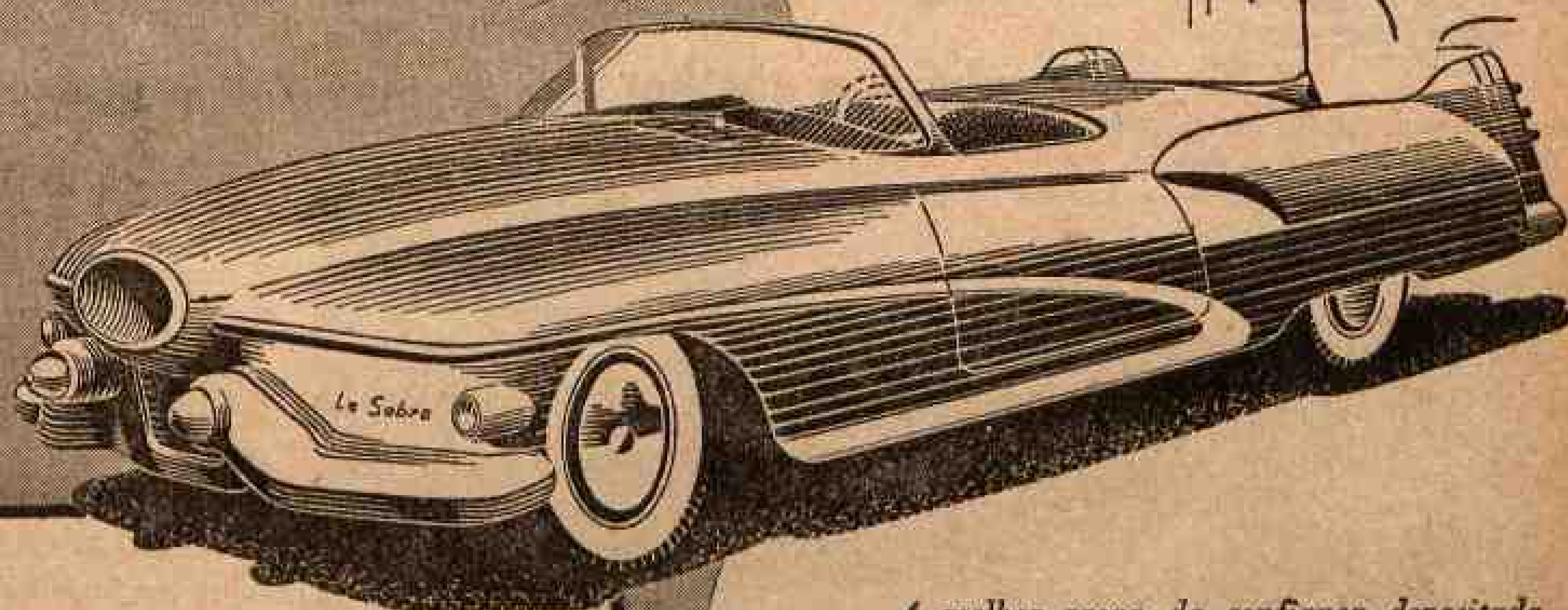
O CARBURADOR

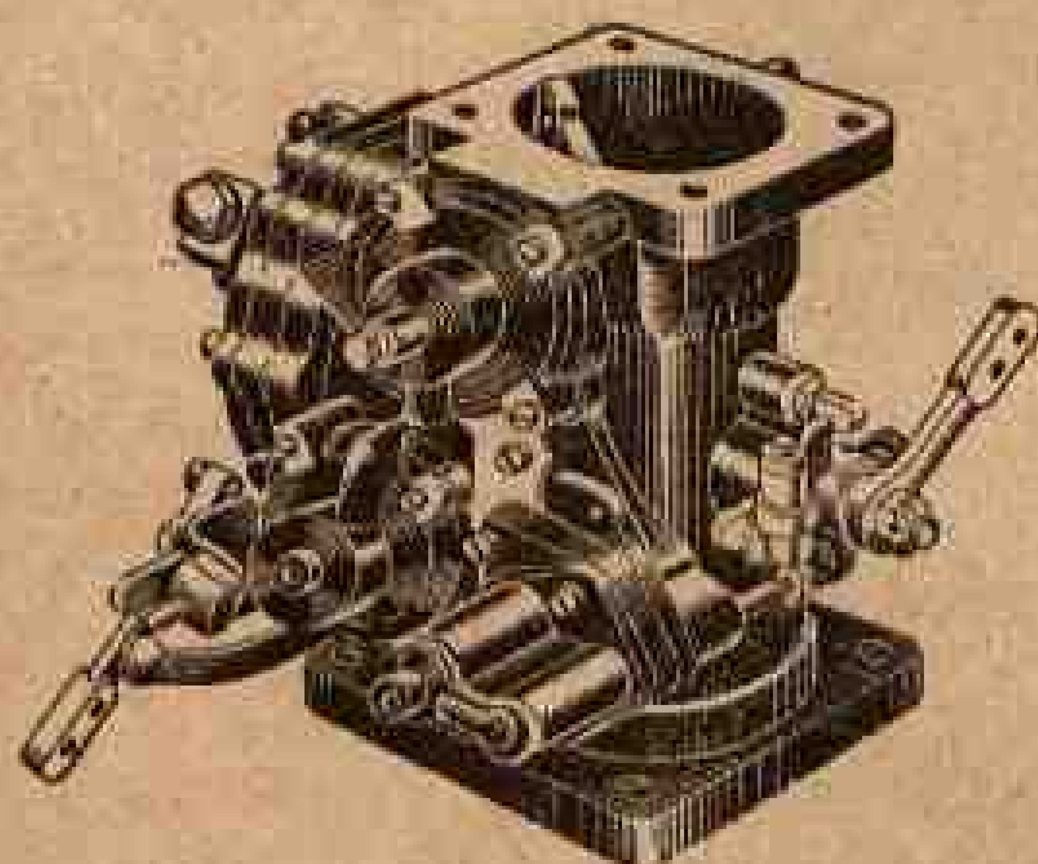
STROMBERG

FOI O ESCOLHIDO PELA

GENERAL MOTORS

Le Sabre





A melhor prova da confiança depositada pela General Motors nos produtos **BENDIX,** *foi escolher o carburador* **STROMBERG** *para equipar o célebre carro experimental, Le Sabre, um verdadeiro laboratório sôbre rodas. Porque você não faz o mesmo?*

Borghoff S.A.

RIO DE JANEIRO — Rua do Riachuelo, 243 — Tel.: 42-3720
SÃO PAULO — Av. Gal. Olímpio da Silveira, 63 — Tel.. 51-6980

Voga Publicidade

A bateria que merece a confiança da Marinha de Guerra Brasileira



– é também a melhor para automóveis, ônibus, aviões, iluminação e centrais telefônicas



Um dos conjuntos de baterias DUREX, fornecidos para os submarinos da Marinha de Guerra Brasileira. Cada conjunto é composto de 104 elementos, com o pêso total de 77.000 quilos e capacidade de 9.000 ampères hora.

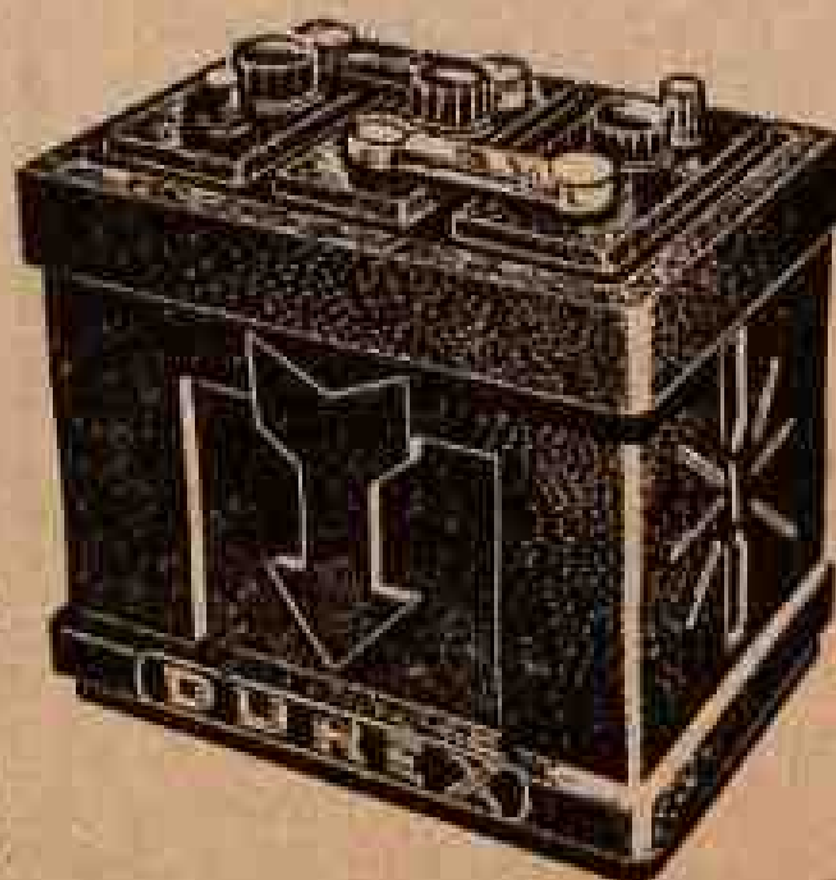
A Marinha de Guerra Brasileira voltou a contratar com Auto Asbestos S. A. o fornecimento de baterias DUREX para seus submarinos, em vista do excelente desempenho dêsse equipamento, em 10 anos de ininterrupta atividade. Num submarino uma das partes mais vitais é a bateria, que fornece tôda energia para o barco locomover-se, quando submerso. Evidentemente, se a bateria DUREX é a preferida para missão de tão alta responsabilidade, e é fabricada segundo as mais rigorosas especificações, também deve merecer a sua escolha quando trocar a bateria do seu carro.



AUTO ASBESTOS S.A.

Matriz: São Paulo

Filiais: Rio de Janeiro • Pôrto Alegre • Belo Horizonte
Araraquara • Ribeirão Prêto • São José do Rio Prêto



Há uma bateria DUREX para cada tipo de automóvel. Perfeito serviço de assistência e garantia.

O Zephyr conversível, apresentado no último ano e produzido agora pela primeira vez, tem as linhas distintas dum carro aberto quando a capota-operada automàticamente se esconde no seu encaixe. Quando fechado, dispõe de 4 janelas e a capota pode ser fixada numa posição média de «coupé de ville».

Como únicas modificações nos novos e excelentes Fords apenas o agrupamento dos mostradores em redor da coluna da direção e uma prateleira em tôda a largura do carro, por baixo dêles.

O motor do Consul é de 4 cilindros e o de Zephyr de 6, mas ambos têm as mesmas dimensões sendo super-quadrados (79,37 x 76,2 mm.). A cilindrada daquele é de 1.508 c.c. para uma potência de 47 c.v. às 4.400 r.p.m. e a do Zephyr é de 2.262 c.c. para 68 c.v. de potência às 4.000 r.p.m., com uma compressão de 6,8 e válvulas à cabeça nos dois casos. As caixas são de 3 velocidades, sincronizadas. As suspensões são do tipo usual: independentes à frente com molas helicoidais e clássicas atrás com molas semi-elípticas. O comando das mudanças é ao volante. Os travões hidráulicos são Girling.

STANDARD:

O Vanguard depois da sua total modificação do após-guerra, não voltou a sofrer outras alterações se excetuarmos as usuais mudanças de aspecto da grelha e do pára-choques e o alargamento da janela traseira, tôdas feitas o ano passado.

Um dos modelos expostos dispõe de Overdrive tipo Laycock de Normanville, rádio, aquecimento e estofos de couro. O Vanguard Station Wagon tem 4 portas laterais e uma traseira. Encontrava-se também exposto um conjunto motor-caixa seccionado.

O motor é de 4 cilindros e 2.088 c.c., com válvulas à cabeça, uma compressão de 7 e uma potência de 68 c.v. às 4.200 r.p.m. E' também aplicado no Morgan e no Triumph Renown.

A caixa é de 3 velocidades, sincronizadas com Overdrive opcional e comando sob o volante. A suspensão é do tipo usual e os travões são hidráulicos, Lockeed.

SINGER:

O Singer 1500 ganhou uma merecida reputação de robustez e de desnecessidade de reparações. O S. M. Roadster, de aparência desportiva tradicional, também se encontrava exposto. As modificações em relação ao último ano são pequenas: o 1500 tem maior janela traseira, novos pára-choques e fechos das portas por botão; o Roadster tem um capô maior e a posição de alguns dos comandos foi modificada.

Ambos os modelos são dotados com o motor de 4 cilindros, 1.497 c.c., veio de ressaltos à cabeça, compressão 7 e 48 c.v. de potências às 4.200 r.p.m. A caixa é de 4 velocidades sincronizadas, com comando ao volante no Roadster e alavanca central no 1500. A suspensão é do tipo usual.

SUNBEAM-TALBOT:

O Mark II A, como é chamado o vulgar «90», apresenta ligeiras modificações entre as quais se destaca o melhoramento dos travões e a adoção de rodas ventiladas. O coupé tem uma larga janela traseira desmontável.

O motor é de 4 cilindros, 2.267 c.c., válvulas à cabeça, 6,45 de compressão, desenvolvendo 70 c.v. às 4.000 r.p.m. A caixa é de 4 velocidades, sincronizadas, com comando ao volante.

A suspensão é do tipo usual. Os travões são hidráulicos Lockeed.

VAUXHALL:

Os novos modelos de Vauxhall, que dispõem de cilindros superquadrados, foram recentemente submetidos a provas de economia nas quais o Velox revelou gastar quase tanto como o Wyvern. A 64 quilômetros por hora, consumiram 1 galão (4,5 litros) por, respectivamente 44,8 e 46,2 quilômetros.

O Velox tem 6 cilindros (de iguais dimensões aos do Wyvern), 2.262 cc. de desenvolvimento 64 c.v. às 4.000 r.p.m.

O Wyvern tem 4 cilindros, 1.507 c.c. e dá 40 c.v., ao mesmo regime. Ambos os motores são de válvulas à cabeça com 6,4 de compressão.

As caixas são de 3 velocidades, sincronizadas, com comando ao volante e desmultiplicações diferentes.

As suspensões são idênticas, do tipo usual.

AUSTIN:

Fundamentalmente não há mudanças radicais. Mas o coupé A-40 e o A-135 carroçado por Vanden Plas foram especialmente admirados.

O A-30 dispõe de um motor de válvulas à cabeça com 803 c.c. de cilindrada, 7,2 de compressão e 30 c.v. de potência. A caixa é de 4 velocidades. Os travões são hidromecânicos.

E' um veículo econômico pois podendo dar 100 à hora, não consome mais que 4,5 litros aos 80 quilômetros. E' o único modêlo da marca que dispõe de estrutura monobloco e de comando central da caixa (todos os outros o têm ao volante).

Aparentemente, o A-30, o A-40 (exceto o A-40 Sports que tem aspecto diferente) e o A-70, seguem as mesmas linhas. O A-40 Coupé tem apenas 2 portas. Foi suspensa a construção de A-90 mas o seu motor emprega-se agora no Healey 100 e no 2,6 Frazer-Nash.

Em todos os modelos a suspensão dianteira é independente com molas helicoidais e a traseira clássica com molas semi-elípticas. Os travões hidráulicos, do tipo Girling exceto no A-30 e no A-125 e A-135 onde são do tipo Lockeed. Tôdas as caixas são de 4 velocidades, sincronizadas. Todos os motores são de 4 cilindros, à exceção do A-135 que os tem de 6.

O A-40 tem 1.200 c.c., válvulas à cabeça (como todos os Austin) e 7,2 de compressão. Desenvolve 42 c.v. às 4.300 r.p.m. (50 c.v. às 4.800 no tipo Sport).

O A-70 tem 2.199 c.c., 6,8 de compressão e desenvolve 68 c.v. às 3.800 r. p. m.

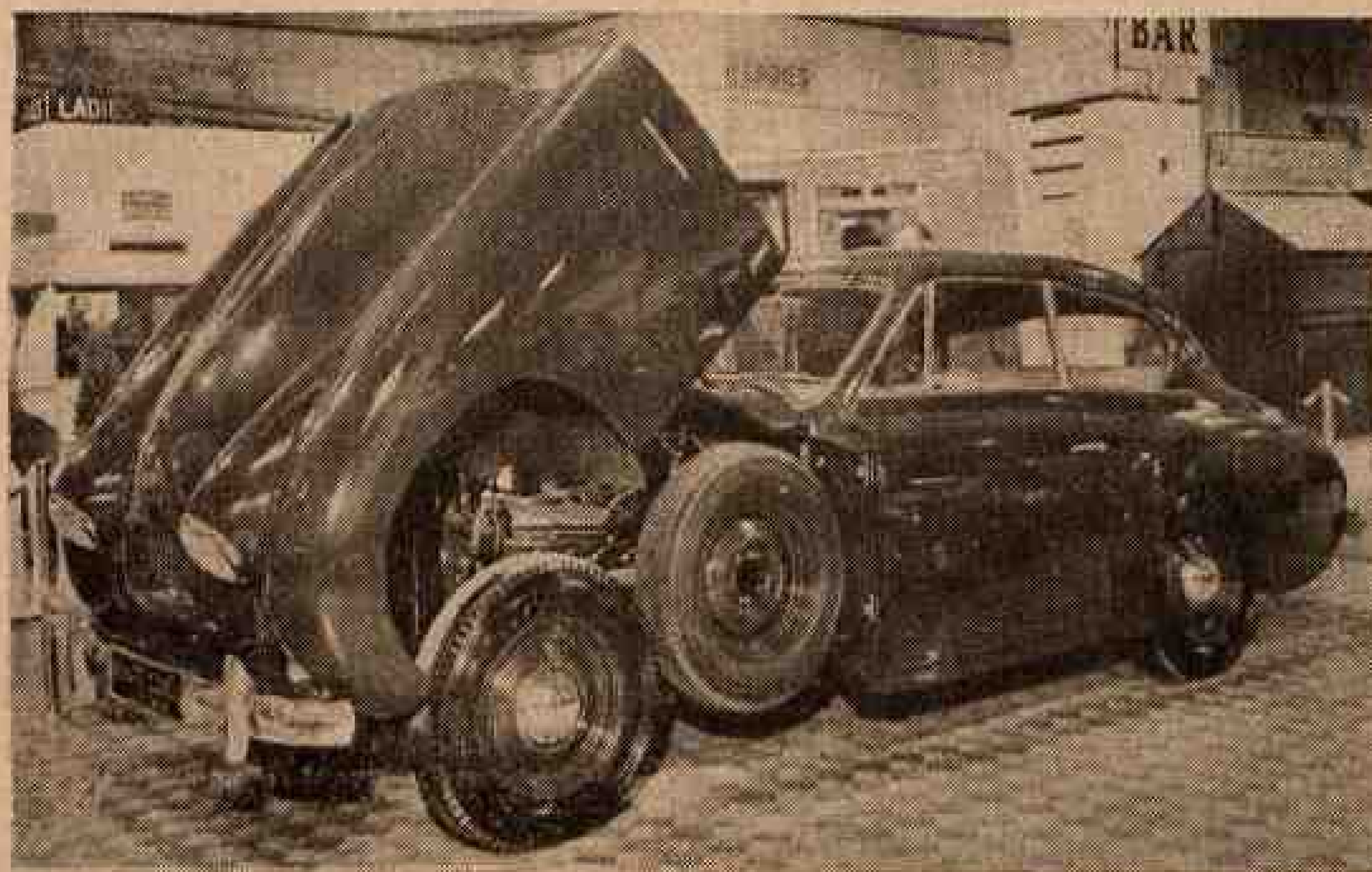
O A-125 e o A-135 têm o mesmo motor de 6 cilindros e 3.995 c.c. de cilindrada com 6,8 de compressão.

JAGUAR:

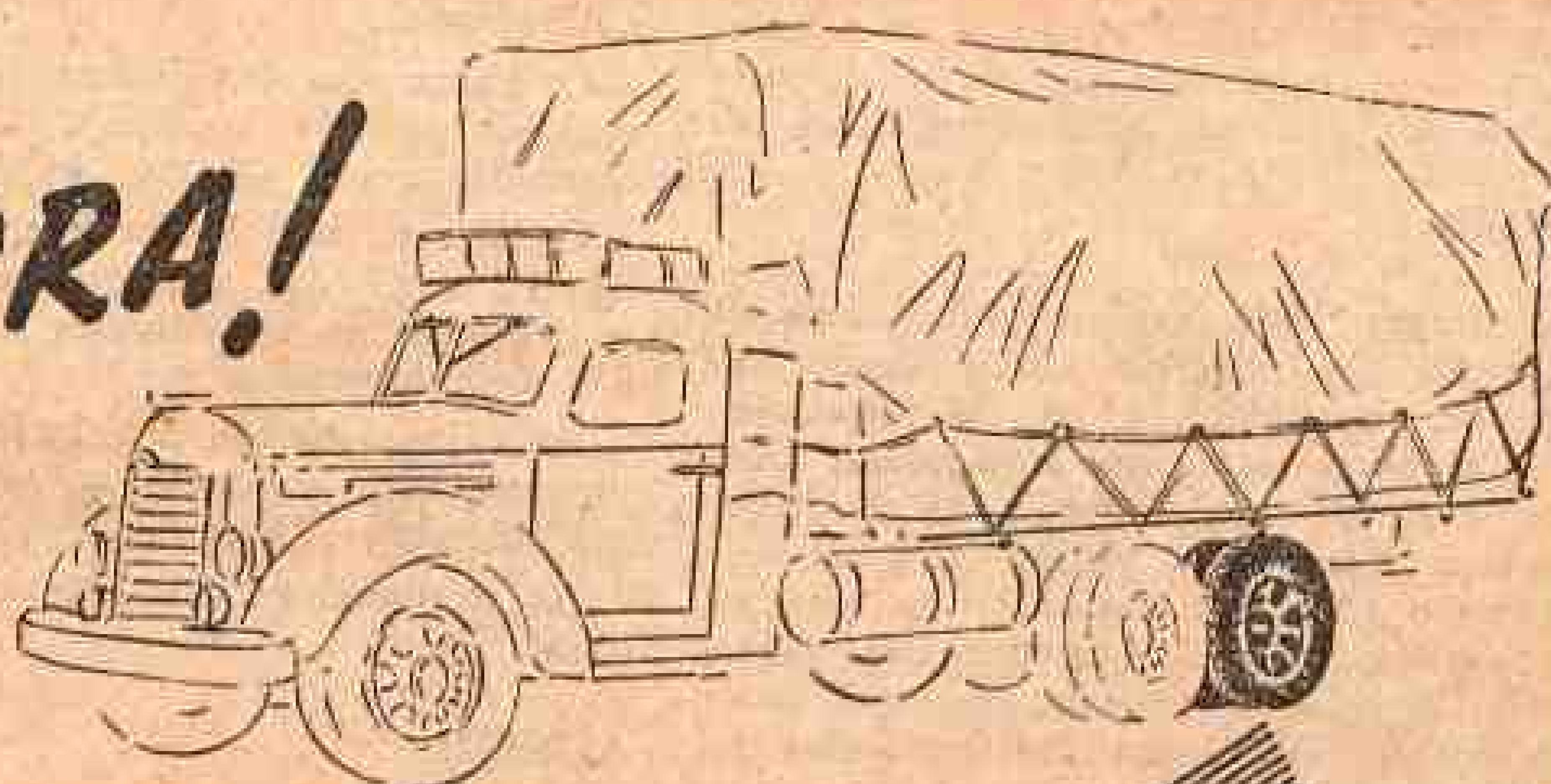
O chassi do XK 120 C — que foi cronometrado a mais de 150 milhas por hora, ou seja mais de 240 quilômetros por hora — é de tubos múltiplos soldados no bastidor. A suspensão traseira, por eixo rígido, dispõe de barras de torção. O motor de 6 cilindros e 210 c.v. tem dois tubos de escape separados.

No Stand de Earls Court encontravam-se expostos também o Mark VII Saloon, o XK 120 Super Sport de 2 lugares e o Coupé fechado, todos êles equipados com o mesmo motor de 3,5 litros que dá 160 c.v., com 7 de compressão, no Mark VII e no XK 120.

As caixas são de 4 velocidades sincronizadas, com comando central por alavanca como é usual nos carros de grande sport.



EXAMES FACILITADOS —
No novo Allard Monte Carlo basta apertar um botão e todo o capô do motor se levanta e assim permanece, facilitando as inspeções e exames. O mecanismo do levantamento é hidráulico.



TERCEIRO EIXO

"PRATI-AÇOS PLANGG"

Patente Registrada n.º 41.608

Com o terceiro eixo PRATI-AÇOS PLANGG a capacidade de qualquer caminhão fica aumentada para o dôbro. O caminhão que ilustra êste anúncio é um KB6 de 4.500 kg mas está com carga de 10.000. Além de duplicar a capacidade de carga, o terceiro eixo PRATI-AÇOS PLANGG faz os pneus durarem muito mais, de 20.000 km. eles passam a durar 45.000 km. Só isso, representa uma economia de 50 por cento.

Fabricante exclusivo para o Brasil:

INDÚSTRIA DE ELECTRO-AÇOS PLANGG

Novo Hamburgo — R. G. do Sul

Concessionário de vendas:

OSCAR SABO Ramiro Barcelos, 188 Tel. 8436 — Porto Alegre

DANIEL COSTA & CIA.

LOJA-OFICINA:

RUA JOÃO NEGRÃO, 350 - 360

FONES: ESCRITÓRIO 3407 — SECÇÃO DE PEÇAS 4620

END. TELEGR., "AUTOPEL" — CAIXA POSTAL 882

CURITIBA — PARANÁ — BRASIL

Concessionários da

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

OLDSMOBILE, BEDFORD, VAUXHALL, OPEL

AUTOMÓVEIS ★ PEÇAS ★ ACESSÓRIOS



ÓLEO

VALVOLINE

100% Pennsilvânia

DISTRIBUIDORES PARA O ESTADO DO PARANÁ



Fachada do prédio próprio

A suspensão do MK VII e no XK 120 é independente à frente com barras de torção e clássica atrás com molas semi-elípticas. No 120 C a traseira tem barras de torção transversais.

Os travões hidráulicos são Girling com servo-vácuo no Mark VII e Lockeed nos outros modelos.

A instalação do XK 120 C, a 12 volts como em todos os carros inglêses, dispõe, no entanto, de duas baterias de apenas 40 Ampéres/hora.

M. G.-TD:

O «Midget» também é denominado «Ganhador de dollars» visto constituir um dos principais produtos da exportação inglêsa para a América.

O chassi tem as longarinas em forma de U deitado, unidas por travessões tubulares.

A transmissão dianteira é por braços triangulares com molas helicoidais e amortecedores de êmbolo.

A direção tem o carter à frente do travessão dianteiro.

Graças aos dois carburadores inclinados SU (o tubo de escappe tem 4 braços), o motor desenvolve 54 c.v. às 5.200 r.p.m. no Midget e 46 às 4.800 r.p.m. na série YB, dispondo de válvulas à cabeça. Encontravam-se expostos os modelos TD Midget, viatura de Sport de invulgares qualidades e o 1.250 c.c. «Saloon» de 4 lugares.

A suspensão do M. G. é independente à frente com molas helicoidais e clássica atrás com molas semi-elípticas. Os travões hidráulicos são Lockeed. A caixa é de 4 velocidades, sincronizadas e com comando por alavanca central, como convém, pela segurança que oferece, aos veículos sport.

HILLMAN:

O simpático Minx, o mais pequeno produto do grupo Rootes, é de estrutura monobloco em aço. A suspensão dianteira é independente com molas helicoidais. A caixa de 4 velocidades é comandada por manette na coluna da direção. São ligeiras as modificações introduzidas êste ano e entre elas podem-se citar uns novos enfeites horizontais nos lados da viatura.

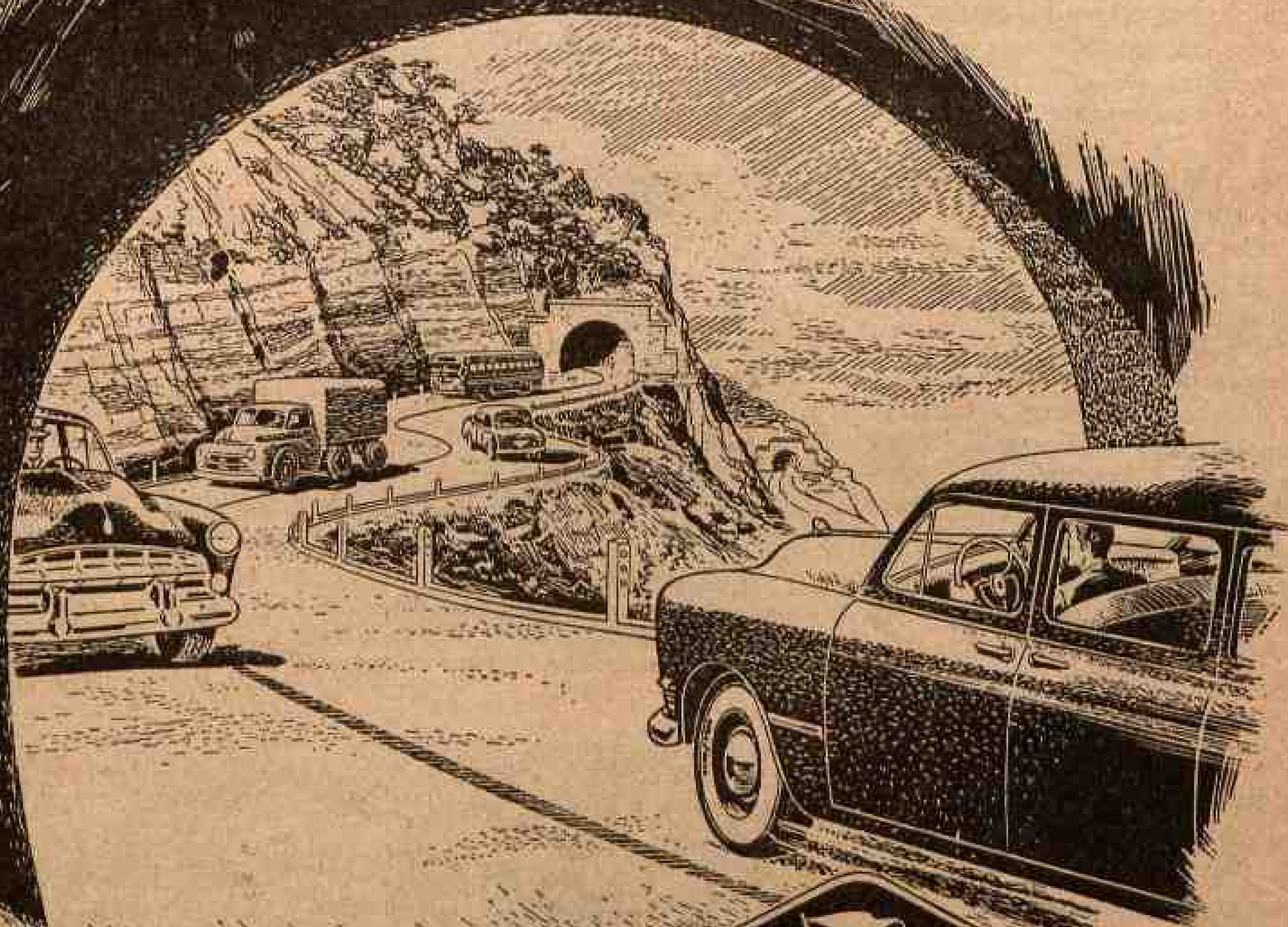
O Coupé dispõe de duas portas e a capota pode ser levada em três posições, à frente, ao meio como «Coupé de Ville» e atrás. O motor é um 4 cilindros de 1.265 c.c., com válvulas laterais e 6,6 de compressão desenvolvendo 37,5 c.v. às 4.200 r.p.m. A caixa é de 4 velocidades sincronizadas, com comando sob o volante. A suspensão é do tipo usual, independente à frente com molas helicoidais e clássica atrás com molas semi-elípticas. Os travões hidráulicos são Lockeed.

LINHA DE ÔNIBUS RIO-SALVADOR

Foi inaugurada uma linha de ônibus entre Salvador e Rio de Janeiro. Inicialmente, a emprêsa fará duas viagens redondas por mês, cobrando 500 cruzeiros por passagem, com pernoites em Conquista, Governador Valadares e Caratinga.

Estamos presentes neste setor!

O progresso avança através das nossas estradas... E sôbre suas longas pistas, percorridas diàriamente por milhares de veículos motorizados, ficam sempre as marcas negras dos pneus consumidos na gigantesca tarefa de construir o Brasil de amanhã. O pesado encargo de fornecer essas imprescindíveis rodas do progresso a todos os pontos do País é realizado pelo trabalho valoroso dos Revendedores Goodyear, que, espalhados por todo o território nacional, contribuem também com sua parcela de esfôrço na luta por uma vida melhor!



GOODYEAR PNEUS



Onde houver êste símbolo, na cidade ou na estrada, seu carro encontrará um amigo:

O REVENDEDOR ***GOODYEAR!***



O novo Chrysler 1953 New Yorker é de mais fácil manêjo graças à redução da distância entre-eixos de 131 polegadas e meia para 125 1/2. E' equipado com o potente motor de 180 HP.

Os Novos Chrysler 53

O auge de incessantes aperfeiçoamentos

ACABAM de ser apresentados os novos modelos Chrysler 1953, com alterações bastante profundas: novo estilo de carroçaria, novo tipo de chassi, linhas mais aerodinâmicas.

Segundo um portavoz da Chrysler, os modelos de 1953 são "o coroamento de incessantes aperfeiçoamentos".

Nas suas 6 linhas apresenta-se o Chrysler com 17 modelos diferentes, com distâncias entre eixos que vão de 125 ½ polegadas a 145 ½. Os motores são de potência de 119 a 180 HP.

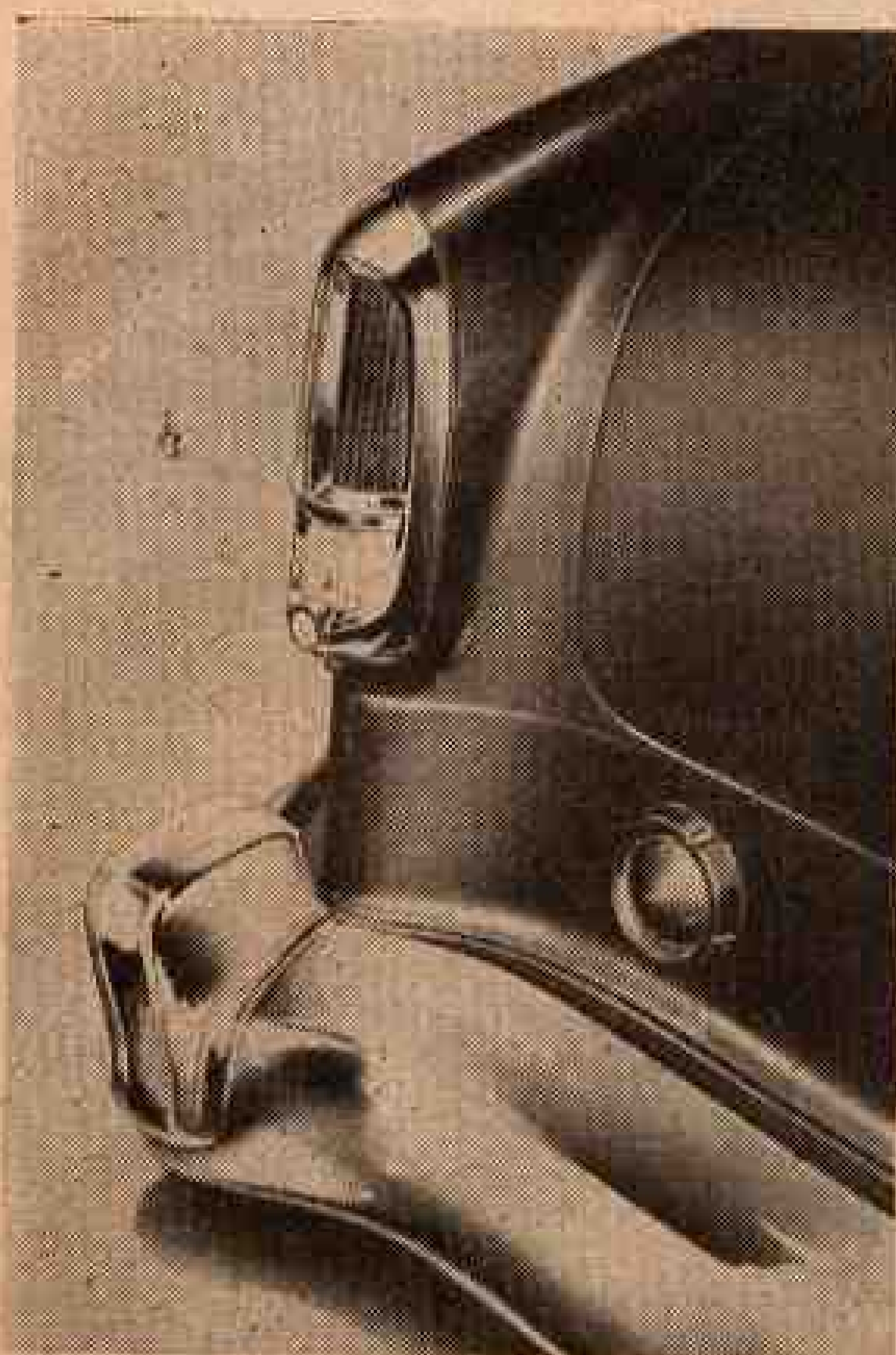
As seis linhas são: a New Yorker, a New Yorker De Luxe, a Custom Imperial e a Crown Imperial, tôdas com motor V-8 de 180 HP; e as Windsor e Windsor De Luxe, com motor de 6 cilindros e 119 HP.

Uma importante inovação na linha Crown Imperial é o sistema elétrico de 12 volts, muito útil em face do crescente consumo de carga elétrica por parte de novos equipamentos operados elètricamente. O novo sistema elétrico é também muito favorável ao funcionamento do motor V-8 de 180 HP.

Com o novo sistema elétrico usam-se: uma bateria de 6 celas, novo gerador, novo motor de arranco, nova bobina, novas lâmpadas.

★

As linhas dos novos Chrysler 53 caracterizam-se pela menor altura e maior comprimento, o carro parece mais esguio e longo.



A nova localização do orifício de enchimento do tanque de gasolina nos Chrysler de 1953 proporciona enchimento mais fácil e aparência mais bonita para os pára-lamas.

O pára-brisa curvo de uma peça única e a grande vidraça traseira de 3 peças também encurvada concorrem para acentuar as linhas aerodinâmicas.

Os pára-lamas traseiros fazem agora parte integrante dos painéis traseiros da carroçaria.

A carroçaria é de construção bem mais rigida.

A superfície envidraçada é agora maior, exatamente 25 pés quadrados.

Se bem que a altura do novo Chrysler tenha diminuído, o espaço interno aumentou. E isso foi conseguido com o rebaixamento do assoalho.

★

Mesmo parado, o novo Chrysler parece um carro em movimento. Essa forte impressão de aerodinamismo se conseguiu com as novas linhas frontais, com uma mudança nas linhas da grade do radiador, dos pára-lamas dianteiros, dos faroletes. Até as cobertas das rodas contribuem para a aparência de aerodinamismo.

A parte traseira do carro utiliza largamente as linhas horizontais sempre que possível, o que diminui a altura aparente do carro.

★

O interior do Chrysler 53 é completamente novo: painéis das portas, assentos, descanso para o braço, tapetes e outras unidades são agora diferentes em côres, em estilo, em material, em combinação de tons.

Devido ao aumento do uso de vidros, o painel de instrumentos é revestido de uma camada de vinil que não deixa refletir o ofuscamento solar.

Nos dias de chuva obtém-se melhor visibilidade graças à nova disposição do limpador de pára-brisa.



O novo Chrysler Custom Imperial de 1953 é um dos carros mais luxuosos do mundo. A predominancia das linhas horizontais dá uma aparência mais baixa e elegante.



Mechanica URANIA Ltda. Caixa Postal - 4



O Chrysler 1953 Windsor De Luxe mostra aqui a elegância de linhas dos novos Chrysler, com seus belos pára-lamas e bonita grade do radiador.

cuja altura máxima está na linha de visão do motorista.

★

Os aperfeiçoamentos mecânicos foram numerosos, todos tendentes a proporcionar maior rendimento, mais fácil operação, melhor direção.

A distância entre eixos dos modelos New Yorker foi reduzida de 131 polegadas e meia para 125 e meia — o que influi bastante na facilidade de manobras no trânsito e na facilidade de estacionamento. Tal redução foi obtida sem diminuição do espaço para os passageiros.

Nos modelos de 6 cilindros a operação do pedal de embreagem é agora bem mais macia, graças ao dispositivo que anteriormente só era encontrado nos modelos com motor V-8.

No tocante à iluminação, intercalaram-se interruptores de circuitos de modo que em caso de curto circuito à noite algumas lâmpadas permanecerão acesas, para maior segurança.

O Plymouth 53 é Luxuoso, Eficiente e Econômico

Vantagens na luta pela primazia

A INDÚSTRIA norte-americana do automóvel apresenta há anos uma luta incessante, luta honesta e às claras, que se trava entre os "Três Grandes" (Chevrolet, Ford, Plymouth) pela conquista da preferência mundial.

Ora um dos contendores apresenta vantagens, ora outro. No momento Chevrolet detém insofismàvelmente o primado, porém ameaçado muito de perto pelos progressos de Ford e de Plymouth. De preço equivalente, cada um dos três disputantes tudo faz para superar os concorrentes, esmerando-se de ano para ano em eficiência, em economia, em aparência, em luxo, em confôrto.

Acabam de ser apresentados agora os Plymouth de 1953 com motor mais potente, com diversos aperfeiçoamentos de engenharia, com linhas belas e acabamento luxuoso.



O novo Plymouth 1953 tem aparência mais longa, mais baixa. Novo desenho do arcabouço permitiu menor altura para o carro simultaneamente com maior espaço para o motorista e passageiros.

O Plymouth de 53 tem mais acentuadas as suas linhas aerodinâmicas. É mais baixo, mais espaçoso no interior, a visibilidade do motorista e dos passageiros é maior. Traz novo pára-brisa curvo de uma peça única, nova suspensão que proporciona maior confôrto e mais facilidades de operação (sistema êsse de suspensão que até agora era privilégio dos carros de alto preço).

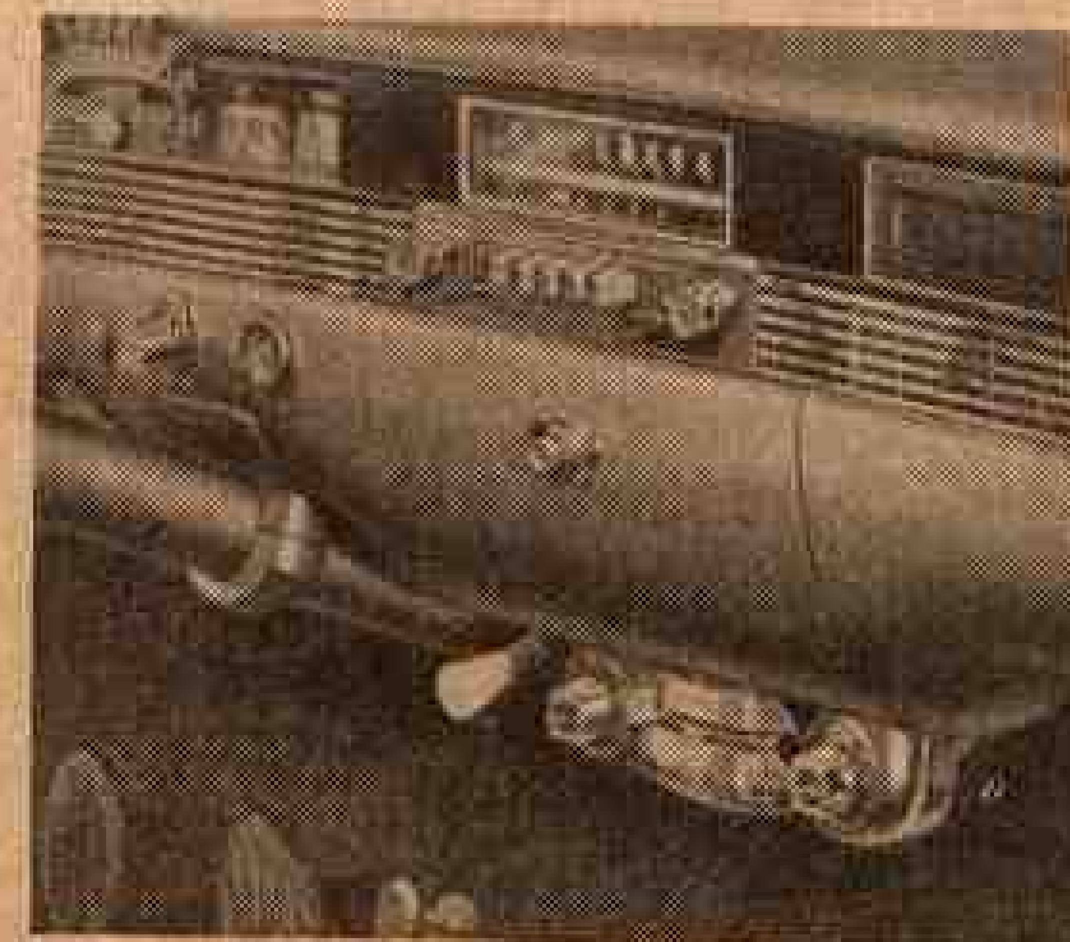
O novo motor do Plymouth é agora de 100 HP.

Duas são as linhas de modelos: a linha *Cambridge* e a *Cranbrook*.

A linha Cambridge inclui: sedan de 4 portas, sedan-clubs de 2 portas, cupê comercial e cupê utilitário.

A linha Cranbrook abrange: sedan de 4 portas, cupê-clube, cupê-conversível, cupê Belvedere e um utilitário Special.

Todos os modelos Plymouth vêm agora com a distância entre eixos de



Inteiramente novo é o painel de instrumentos no Plymouth de 1953, que apresenta uma ilha horizontal onde se destacam os mostradores todos.

114 polegadas, em vez das distâncias de 111 e de 118 ½ polegadas dos modelos do ano anterior.

Esta redução da distância entre eixos tem a finalidade de, combinada ao novo sistema de suspensão, proporcionar melhores condições de operação e maior facilidade de manejo e de estacionamento.

A nova suspensão faz sentir seus benefícios especialmente nos piores trechos das ruas e estradas assim como nas curvas e esquinas.

O assoalho do carro é agora mais baixo.

O suporte do eixo está mais para a frente, sôbre as molas. A geometria da nova suspensão é tal que resiste à normal distorção nas cur-

(Continua na pág. 47)

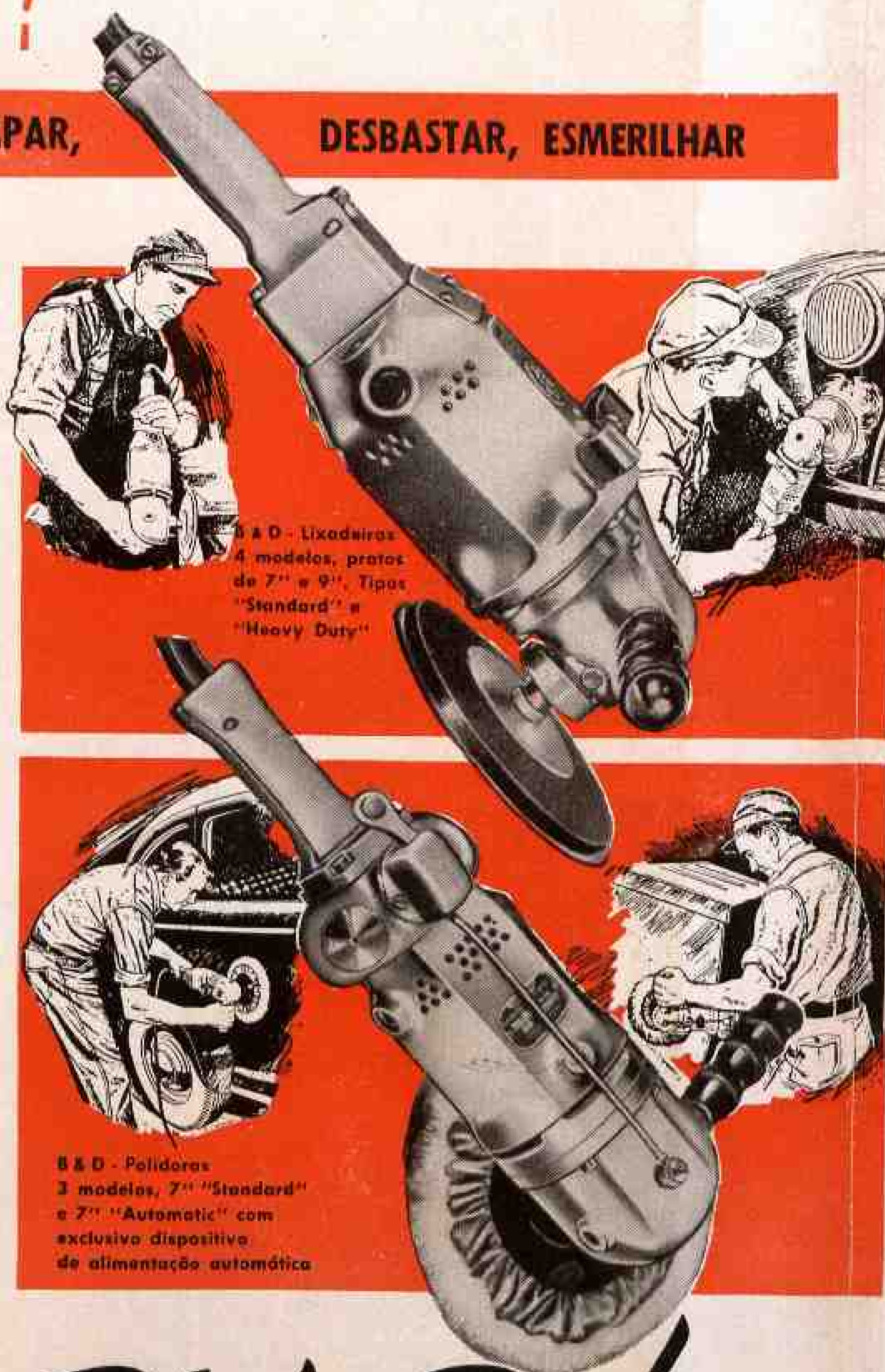
Tarefas de acabamento?

BLACK & DECKER - **Lixadeiras e Polidoras são realmente a solução mais adequada, porquanto solvem os problemas de trabalhos de acabamento em uma infinidade de estabelecimentos fabris, oficinas, garagens, frotistas, postos de serviços e hangares.**

PARA LIXAR, POLIR, LIMPAR, DESBASTAR, ESMERILHAR

Mais rápidas!
Mais eficientes!

A aquisição de Lixadeiras e Polidoras Black & Decker de fato representa uma inversão vantajosa pois asseguram rápido aceleramento de todos os trabalhos, lixagem e polimento, reduzindo os custos de produção, proporcionando maiores lucros. Ideadas para os trabalhos de lixar metais ou madeira, rematar trabalhos de funilaria em carros, caminhões e ônibus, esmerilhar excessos de solda, limpeza de peças recém-fundidas, caldeiras, cascos de barcos e outras estruturas metálicas. As polidoras aceleram os trabalhos de polimento em uma só operação de pinturas de automóveis, caminhões, ônibus e aviões, asseguram perfeito polimento de aço inoxidável, móveis, espelhos e uma infinidade de outros produtos industriais. Linhas suaves, perfeitamente equilibradas, construção robusta, motor "universal" A.C./D.C., engrenagens cônicas de dentes curvos e oblíquos, são característicos da mais alta qualidade.



Por intermédio dos distribuidores Black & Decker, obtenha, do próprio fabricante, completa assistência técnica com sobressalentes genuínos, instrumentos de precisão e técnicos treinados nas fábricas Black & Decker nos EE. UU.

Black & Decker

Furadeiras, Esmeris, Retificadoras de válvulas e sedes, Serras, Martelos e outras ferramentas elétricas portáteis que reduzem os custos de produção, proporcionando maiores lucros.

Para informações mais detalhadas, consulte o distribuidor Black & Decker mais próximo, cujo endereço é encontrado na ***lista classificada*** *sob o título "ferramentas elétricas portáteis" e poderá também ser obtido nos escritórios Black & Decker, à R. Oriente, 768 - Tel.: 9-5758 - S. Paulo.*

Êste emblema desperta atenção

- *atrai bons negócios!*



O prestígio do emblema G. M. aumen
movimento comercial de seu estabelec
Coloque-o em lugar de destaque e ve
os resultados são altamente compens

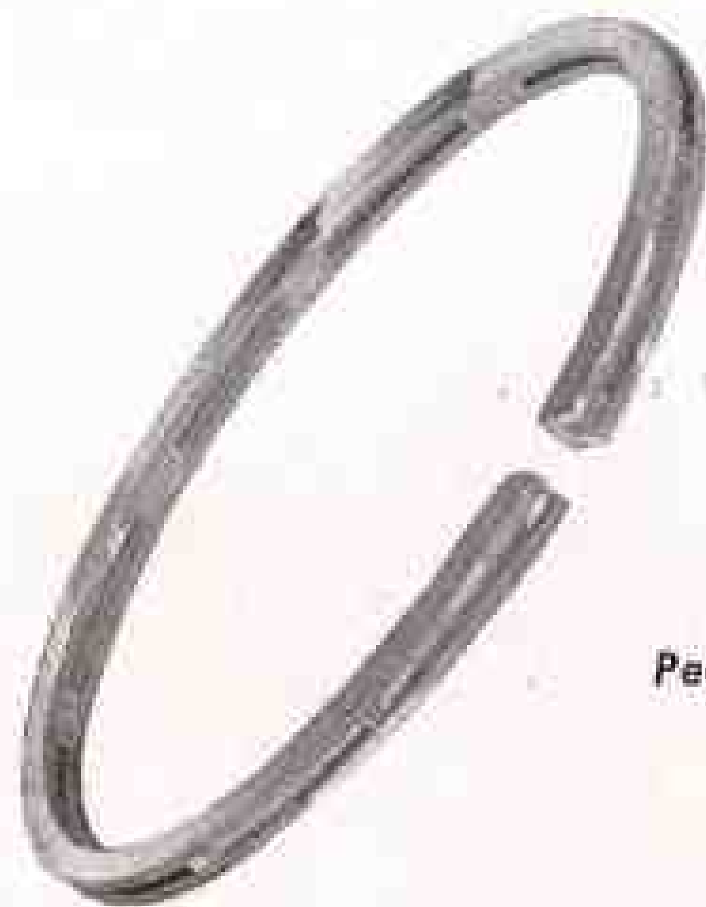
As peças e acessórios de excelente q
aprovados pela GENERAL MOTOR
exigidos por milhares de automobilis

Isso faz com que a marca G. M. po
ótimos negócios.

Conserve o emblema G. M. à vista d
verifique como esta iniciativa contrib
conquistar mais clientes!

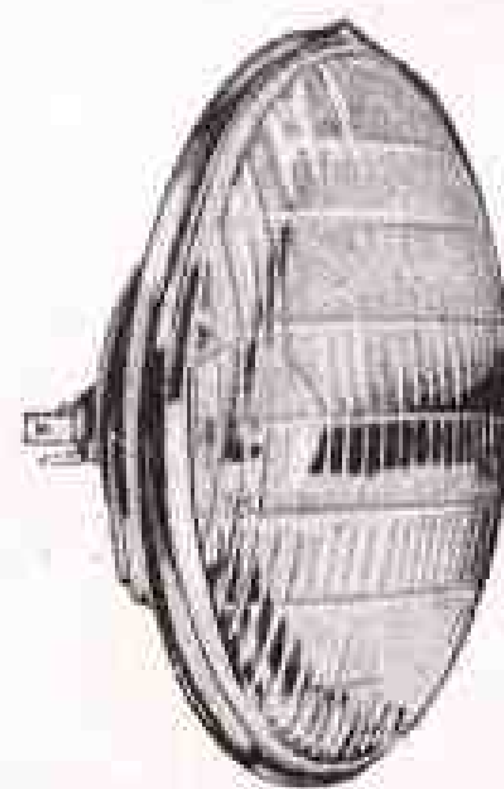
Produtos da **GENERAL MOTORS DO BRA**

Anéis de pistão "Pedrick"



Para dar novas fôrças ao motor — para a máxima economia de óleo e gasolina — instale Pedrick, anéis de qualidade comprovada.

Lâmpadas "Guide Lamp"



Luz abundante — eis o que convém. As lâmpadas "Guide Lamp" são melhores para carros, caminhões, ônibus e tratores, e melhores, também, para quem os guia.

Bobinas Delco-Remy



Quando o senhor instala uma bobina Delco-Remy, proporciona ao carro uma super-proteção. Prefira os produtos Delco-Remy nas substituições e manterá a satisfação e preferência do cliente.

Lonas para freio "Inlite"



Feitas uniformemen- nos altos padrões ... qualidade, as lonas para freio "Inlite" oferecem maior durabilidade. Lonas "Inlite" significam mais clientes satisfeitos, mais vendas, mais lucros.

TIDOS

...oloque-o em destaque!

...mentará o
...elecimento.
... veja como
...pensadores.

... qualidade,
...ORS, são
...bilistas.
... possibilite

...a de todos e
...tribui para



...RASIL S. A.



K. O. Lee

SOLDADORES ELETRICOS



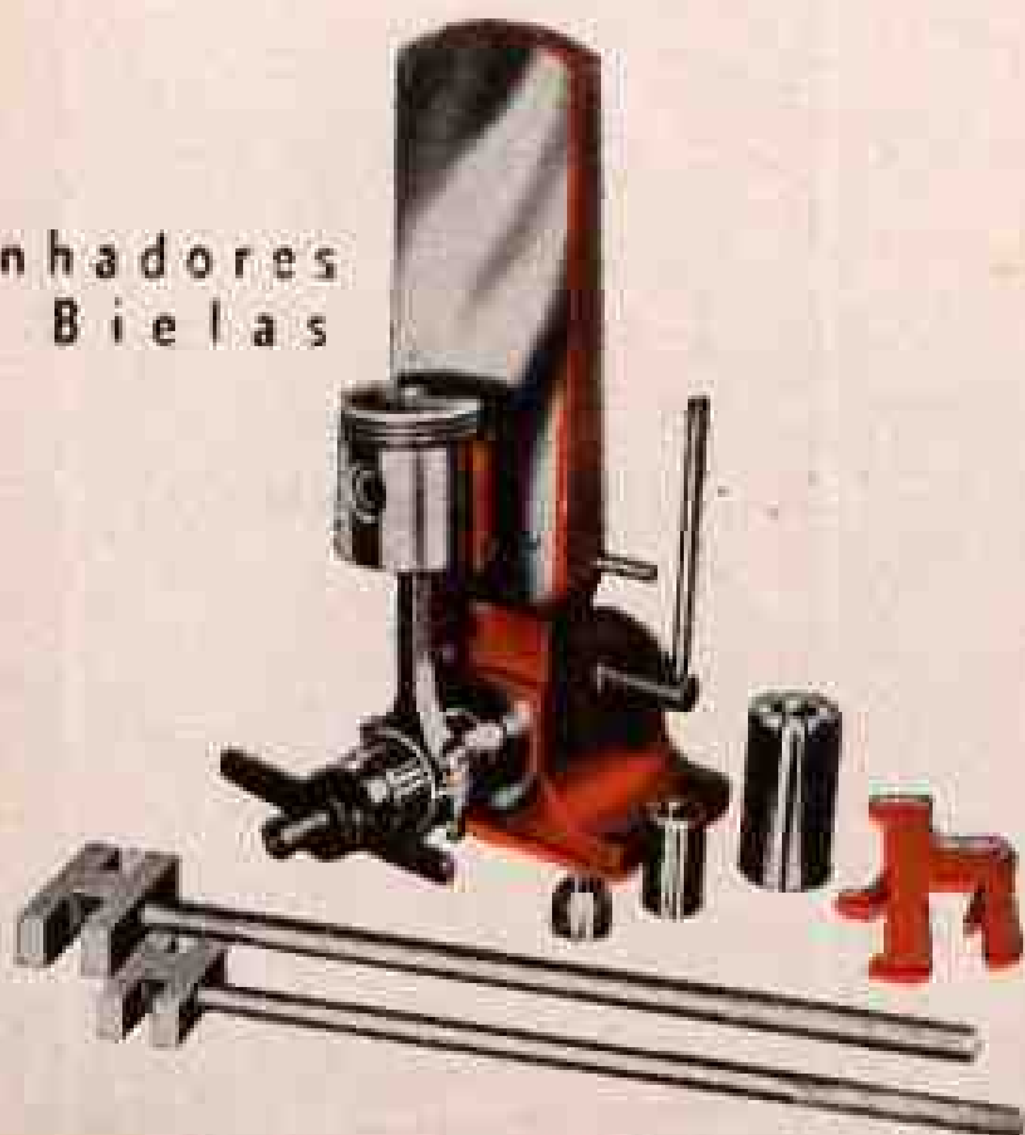
Retificador de Valvulas



Alinhadores de Bielas



Alinhadores de Bielas





Retificador de Sede de Valvulas

Extrator de Sede de Valvulas



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

RAPHAEL LIVRERI IMPORTADORA S. A.

RUA PIRATININGA, 304 a 308 ★ ENDEREÇO TELEGRÁFICO: «RAMILI»
CAIXA POSTAL: 3916 ★ TELEFONES: 32-3890, 33-5674 e 34-6910
SÃO PAULO ★ BRASIL



O Plymouth 1953 Belvedere Special club coupé tem a brilhante aparência de um conversível mas seu teto é todo de aço, sem pilares para obstruir a visibilidade. A distância entre-eixos é de 114 polegadas. Vem êsse novo Plymouth equipado com motor de 100 HP.

vas produzida pela fôrça centrífuga. Esta resistência, combinada a outros fatôres, melhora muito a estabilidade.

A silhueta do novo Plymouth 53 é mais baixa e parece mais comprida.

É o Plymouth agora bem mais largo do que alto pois enquanto a largura total atinge a 73 polegadas e 3/8, a altura total não excede de 61 3/4.

O interior é inteiramente novo. Painel de instrumentos, tecidos luxuosos do estofamento, maçanetas das portas, etc., tudo se harmoniza por igual com as linhas aerodinâmicas do exterior.

O pára-brisa curvo de uma peça única apresenta agora curvatura mais uniforme, eliminando os focos de distorsão de visão comuns nos pára-brisas curvos e nas vidraças curvas em geral.

A vidraça traseira é maior e também de uma peça única.

A área total envidraçada atinge a nada menos de 24.3 pés quadrados.

★

Os pára-lamas traseiros fazem parte integrante dos painéis traseiros da carroçaria, o que resultou em maior rigidez da estrutura desta.

O novo pára-choque traseiro é maciço e imponente, sem perder a graciosidade que lhe proporciona a curva de contôrno.

As portas traseiras são mais largas, permitem entrada e saída mais fácil bem como melhor visibilidade para os passageiros do assento de trás.

O sistema de iluminação tem agora 3 interruptores de circuito, o que evita seja o carro mergulhado em trevas em caso de curto-circuito à noite afetando apenas certa porção do sistema.

O limpador elétrico de pára-brisa foi melhorado.

As linhas dianteiras diferem das do modêlo de 52. São mais arredondadas do que as anteriores. O pára-choques está mais próximo.

O cofre do motor é do tipo peça única. Seu novo adôrno é uma versão diferente do tradicional barco Plymouth.

★

O painel de instrumentos é inteiramente novo. Todos os instrumentos estão montados numa comprida ilha horizontal. O dial do rádio encontra-se no centro, a chave de ignição na extrema direita, tendo ao lado o acendedor de cigarros.

Os interruptores dos faróis e do limpador de pára-brisa estão à esquerda da coluna da direção. O compartimento porta-luvas está no centro, para servir tanto ao motorista como aos passageiros do assento dianteiro.

Já Estão Rodando os Novos DeSoto de 1953

Com motores de 100 a 160. HP.

COM carroçarias de estilo inteiramente novo, chassis de novo desenho, numerosos aperfeiçoamentos mecânicos e no motor, estão rodando os novos automóveis DeSoto de 1953.

O DeSoto 1953 abrange as linhas: DeSoto FireDome 8, com motor V-8 de 160 HP; DeSoto Powermaster 6, com motor de 6 cilindros de 116 HP; DeSoto Diplomat e DeSoto Diplomat Custom, ambos com motor de 6 cilindros de 100 HP.

Em vários modelos DeSoto de 53 encontram-se aperfeiçoamentos mecânicos importantes tais como conversor de torque, direção semi-automática, freios automáticos, reguladores elétricos das janelas, etc.

Os modelos com transmissão normal de 3 velocidades podem vir equipados, opcionalmente, com superdireta.

★

A silhueta do novo DeSoto 53 é mais baixa e mais comprida. A altura do carro foi diminuída mas o espaço interno, o espaço para o motorista, a largura dos assentos — todos foram aumentados.

A apreciável beleza de linhas do DeSoto 53 foi obtida graças a novo desenho e estilo, especialmente a adoção do novo pára-brisa curvo de uma peça única e a vidraça traseira também de peça única e curva.

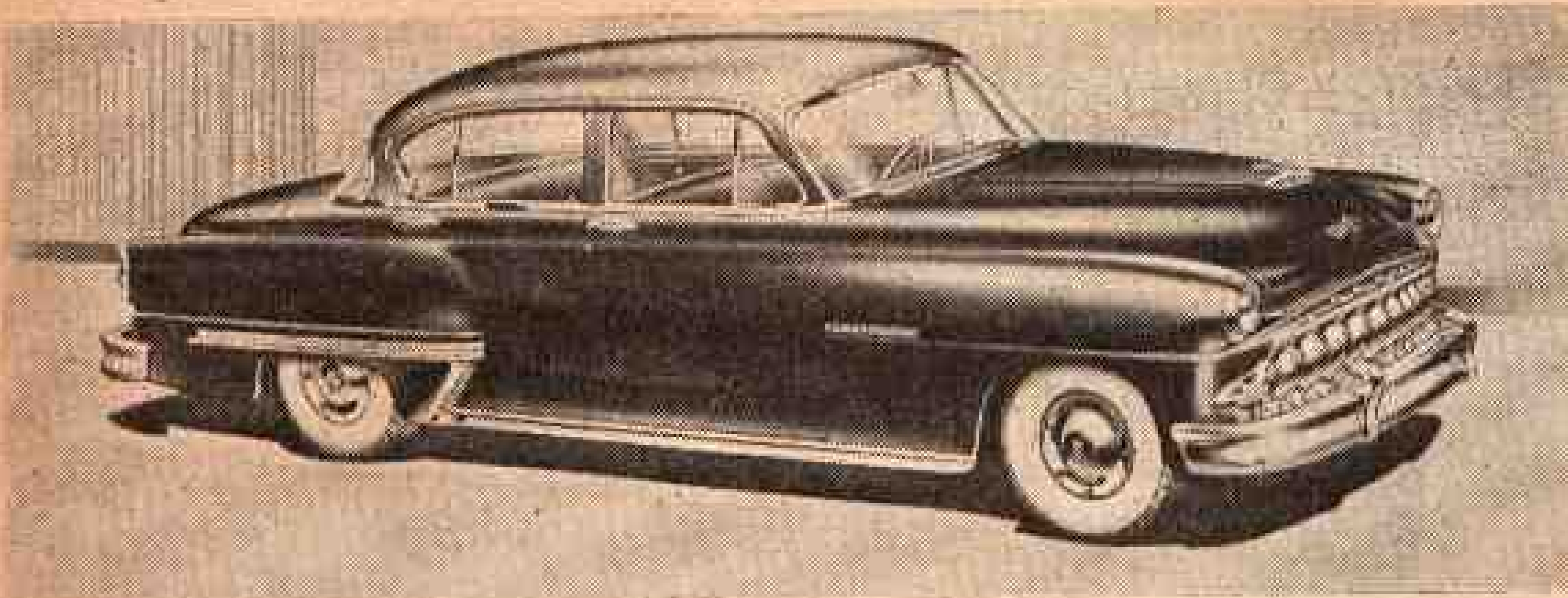
Tanto o DeSoto FireDome 8 como o Powermaster continuam com a distância entre eixos de 125½ polegadas enquanto que os modelos Diplomat e Diplomat Custom apresentam agora a distância uniforme de 114 polegadas em vez de 111 e 118½ que eram as dos modelos anteriores dessas séries, respectivamente.

A maior quantidade de vidraças nos novos DeSoto aumentou sensivelmente a visibilidade, tanto para o motorista como para os passageiros.

As linhas mais largas e mais baixas são na parte traseira do carro, embelezadas e completadas por uma nova ornamentação. Os faroletes traseiros são agora montados diretamente nas pontas dos pára-lamas traseiros os quais, como já dissemos, fazem parte integrante da carroçaria.

★

O painel de instrumentos reflete a nova elegância e beleza do DeSoto:



O novo sedan de 4 portas DeSoto Powermaster de 1953 tem a distância entre-eixos de 125 polegadas e meia e vem equipado com motor de 6 cilindros que desenvolve a potência de 116 HP.



O novo DeSoto 1953 Fire Dome, modêlo sedan de 4 portas, é dotado de motor V-8 de 160 HP. As linhas da carroçaria são inteiramente novas.

suas côres são uma combinação de alumínio com ouro-rosa, tendo os centros metálicos.

Os interiores diferem completamente dos modelos anteriores e se caracterizam pela maior harmonia na combinação de côres.

O volante da direção traz um medalhão novo.

Nos modelos que usam fluid drive ou fluid torque drive, existe na coluna de direção um indicador elètricamente iluminado que mostra a posição das engrenagens.

★

Embora os novos modelos DeSoto continuem a usar os mesmos motores que tão bem provaram nos modelos anteriores, apresentam todavia tais motores uma série de aperfeiçoamentos. O carburador é de novo tipo, mais compacto, proporcionando melhor mistura ar-gasolina.

Novo desenho do arcabouço aumenta a resistência dos carros De Soto aos impactos da estrada. Êste novo desenho, aliado à nova suspensão, proporciona direção mais suave e aumenta a estabilidade do carro nas curvas.

★

O sistema de iluminação vem agora com uma combinação de botões e de interruptores de circuito. Em caso de curto-circuito à noite afetando apenas parte do sistema, algumas lâmpadas permanecerão acesas, o carro não será mergulhado na escuridão.

★

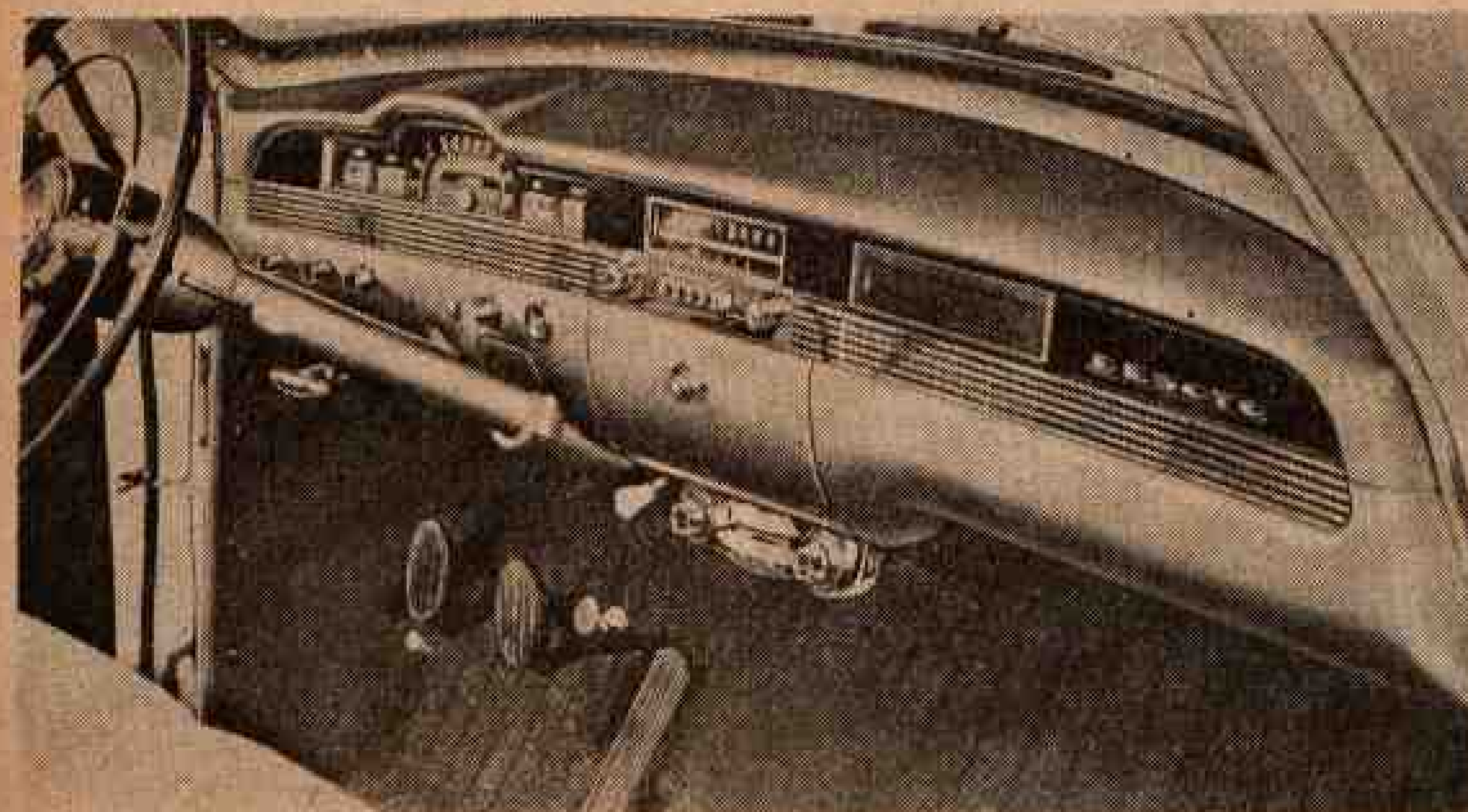
As portas traseiras dos DeSoto 53 são da forma em K, que permitem maior facilidade para entrada e saída dos passageiros e ao mesmo tempo proporcionam a êstes maior visibilidade.

As linhas DeSoto de 53 oferecem, enfim, uma grande variedade de modelos: sedans, cupês, conversíveis, camionetas, carros utilitários.

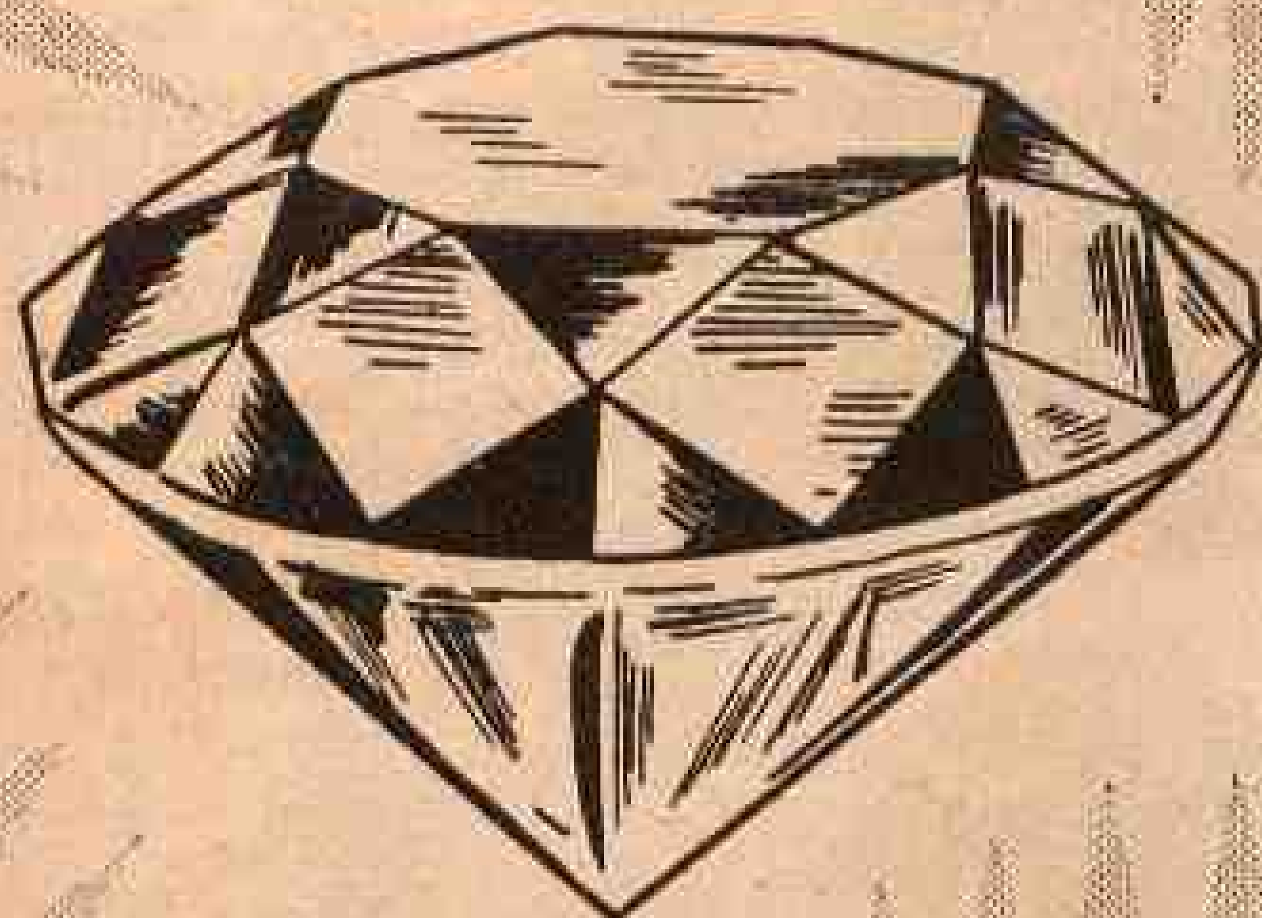
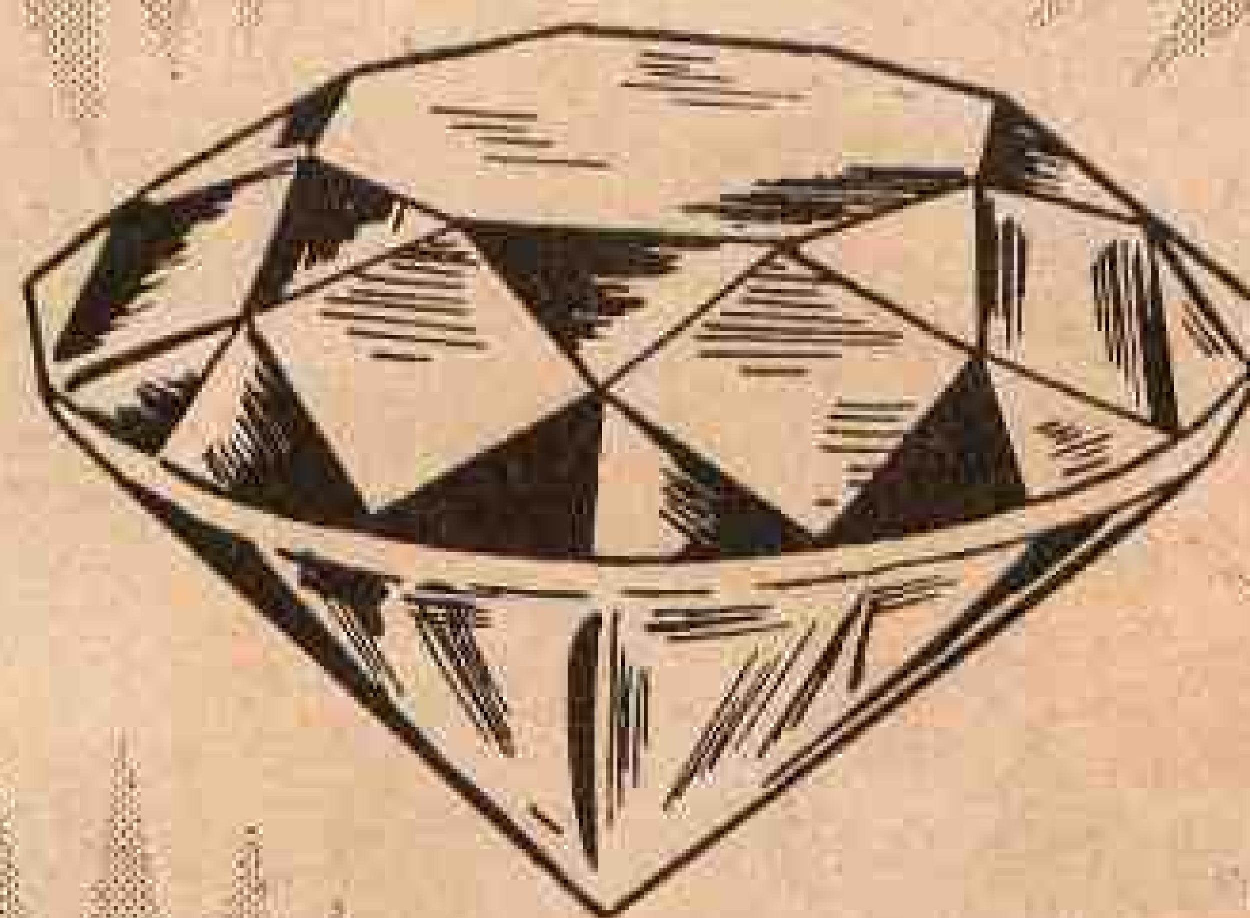
AUTOMÓVEIS DE TURBINA A GÁS

Após a histórica experiência da Rover, que pode bem marcar uma era no automobilismo, nada menos de quatro firmas britânicas estão agora construindo carros de turbina a gás. A Rover Company, pioneira mundial nesse campo, demonstrou recentemente a potência de seu carro de turbina a gás por meio de uma prova de velocidade, na qual o carro fêz 151.96 mph. Agora a Austin Company, depois de dois anos de estudos, está construindo um carro de turbina a gás que passará por provas completas. As firmas Rolls-Royce e Armstrong Siddeley estão também levando a efeito experimentos nesse campo.

Há muitos pontos ainda por aperfeiçoar, mas o estudo concentrado dessas quatro firmas principais britânicas estão avançando ràpidamente os estudos.



O painel de instrumentos no novo DeSoto Diplomat de 1953 é inteiramente novo. Os instrumentos estão montados numa longa ilha horizontal.

QUAL A VERDADEIRA?

Ambas São Bastante Parecidas . . . Porém, Uma É Preciosa, A Outra Apenas U'a Mera Imitação

Os pinos para lubrificação são também bastante parecidos entre si. Entretanto as imitações inferiores jamais poderão substituir satisfatòriamente o verdadeiro e genuino pino de lubrificação ALEMITE. UM PINO ALEMITE PODERÁ NA VERDADE CUSTAR ALGUNS NÍQUEIS MAIS, PORÉM É IMPERATIVO NOTAR-SE QUE O ROLAMENTO QUE ESTÁ SOB SUA PROTEÇÃO SEM DÚVIDA CUSTA CENTENAS DE VEZES MAIS DO QUE O PREÇO DO PINO.

ALEMITE...O INVENTOR...O PIONEIRO ... O LIDER EM LUBRIFICAÇÃO A ALTA PRESSÃO . . . fabrica sòmente pinos de lubrificação duradouros, seguros e da melhor classe de materiais e mão de obra.

Vv.Ss. certamente não desejarão arriscar a preferência de seus bons clientes por u'a mera questão de lucros duvidosos. Entretanto Vv.Ss. poderão estar incorrendo neste êrro mesmo sem o saber. Porque não agir então de uma forma correta . . . E SEGURA? Insistam sempre em fornecer ùnicamente pinos de lubrificação genuinos marca ALEMITE, e Vv.Ss. poderão, desta forma, assegurar-es da inteira e permanente satisfação de seus clientes.

Representantes:

CASA RAND COMERCIO E INDUSTRIA S/A

Rua Senador Dantas, 37 Rio De Janeiro

PROCURE HOJE MESMO O DISTRIBUIDOR MAIS PRÓXIMO PARA A PRONTA AQUISIÇÃO DE PINOS DE LUBRIFICAÇÃO ALEMITE

ALEMITE







1826 DIVERSEY PARKWAY • CHICAGO 14, U. S. A. • TELEGRAMAS: "SPEEDMETER"



O Henry J de 53 apresenta nada menos de 40 modificações em relação ao modêlo anterior.

Os Novos Henry J e Kaiser de 1953

Grande Número de Aperfeiçoamentos

ACABAM de ser desvendados à curiosidade pública os novos modelos 1953 dos automóveis Henry J e Kaiser, os quais vinham sendo aguardados com interêsse.

Tanto um como outro apresentam dezenas de inovações e aperfeiçoamentos, numa acirrada disputa com as outras marcas em busca da preferência do comprador.

O Novo Henry J

Atualmente o carro americano de preço mais módico, o Henry J de 53 apresenta nada menos de 40 modificações em relação ao modêlo anterior.

Entre êsses aperfeiçoamentos destaca-se a almofada de proteção no painel de instrumentos, a primeira oferecida por um carro de preço módico. É semelhante à almofada protetora que se tornou logo tão popular nos carros Kaiser. Toma tôda a extensão do painel. É estofada com vinil, que combina harmoniosamente com o restante estofamento do veículo.

Os assentos dianteiros são agora mais profundos e mais largos, para maior suporte das pernas, dotados também de molas mais macias.

Todo o estofamento é lavável e de grande resistência ao desgaste.

Todos os modelos Henry J trazem lâmpada interna no teto, a qual acende automàticamente ao serem abertas as portas.

O limpador de pára-brisa acha-se agora colocado na porção inferior, para não interferir com a visibilidade quando parado.

O pára-choque traseiro é novo e mais largo.

O comprimento do carro foi aumentado: aumento de 3 polegadas no Corsair e de 6 polegadas no Corsair De Luxe.

A eficiência do motor foi aumentada graças a aperfeiçoamento no sistema de fluxo do óleo, a redução na carga dos mancais, a modificação no desenho dos pistões.

O Corsair é equipado com motor de 4 cilindros e 68 HP ao passo que o Corsair De Luxe vem com motor de 6 cilindros e 80 HP.

A economia de gasolina do Corsair é excepcional: na Prova de Economia de 1952 atingiu a 30.8 milhas por galão.

O Novo Kaiser

O novo Kaiser 53 conserva nos modelos Deluxe e Manhattan o mesmo estilo de carroçaria que lhe grangeou vários prêmios internacionais, com a adição de novas cromagens, de novo ornamento.

O motor apresenta maior proporção de torque sem sacrifício da economia de combustível. A potência do motor foi elevada de 115 para 120 HP.

A fim de proporcionar nova e mais poderosa aceleração, o motor vem agora dotado de novo tubo de admissão, novo conjunto de silencioso e cano de descarga, novos dispositivos que melhoram o fluxo da mistura ar-gasolina para as câmaras de combustão e diminuem a pressão da eliminação dos gases de descarga.

Podendo ser denominado «o carro mais seguro de 1953», o Kaiser continua a esmerar-se nos dispositivos diversos que redundam em maior proteção para os passageiros. A almofada de segurança, que abrange todo o painel de instrumentos, é agora aperfeiçoada. O pára-brisa é do tipo de segurança máxima.

O Kaiser-Deluxe é oferecido em 10 côres de carroçaria com 7 côres de estofamento.

O Kaiser Manhattan é apresentado em 14 côres simples e duas combinações de 2 tons.

Pequenas novidades de confôrto são o cinzeiro iluminado, a chave de ignição iluminada, as luzes que se acendem automàticamente ao serem abertas as portas.

Os cabos de ignição são agora a prova d'água. Os amortecedores são do tipo aeronáutico.

Tôdas as fechaduras têm lubrificação permanente com silicone.

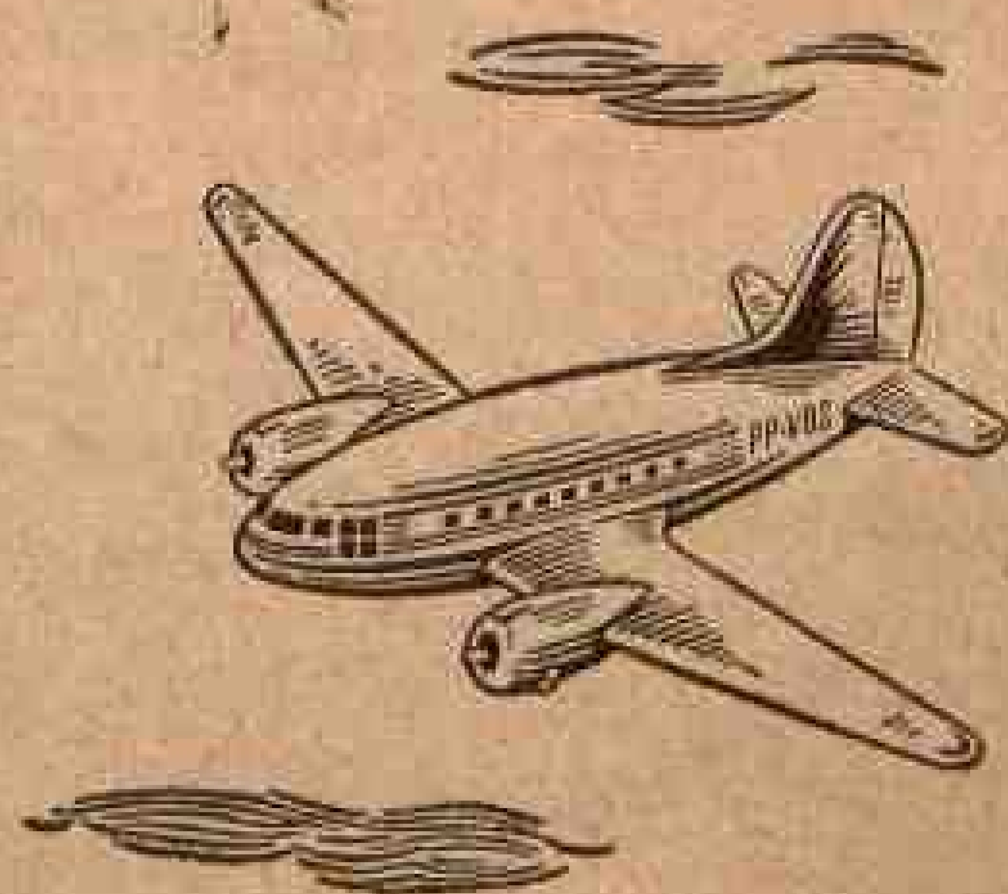


O novo Kaiser 53 conserva nos modelos DeLuxe e Manhattan o mesmo estilo de carroçarias que lhe grangeou vários prêmios internacionais.



O máximo em confôrto a bordo

- TRIPULAÇÕES SOLÍCITAS
- LUXUOSAS E CÔMODAS INSTALAÇÕES
- TRATAMENTO CONDIGNO
- BAR A BORDO (NOS CURTISS)
- FINAS "TOILETES"
- LUZ E VENTILAÇÃO INDIVIDUAIS





Serviços Aéreos VARIG

A PIONEIRA NO BRASIL

Informações e Reservas — Tel.: 52-3700 (Rêde interna)
ou nas principais Agências de Turismo

A Corrida da Tortura

A III Prova Panamericana no México

ACABA de realizar-se a III prova anual da corrida pan-americana (que melhor se chamaria trans-mexicana), verdadeira «corrida de tortura», em 3.200 quilômetros de uma fronteira a outra do México: da divisa com Guatemala até à cidade de Juarez, junto ao rio Grande, lá na fronteira com os Estados Unidos.

São 3.200 km de montanhas e de desertos tórridos, que põem à prova a resistência da máquina e do homem.

A partida foi na cidade de Tuxtla Gutierrez, que fica à margem de espêssa floresta.

A cidadezinha estava agitada naqueles dias de novembro que precederam a prova: carros de corrida estrondavam seus motores, Mercedes, Ferrari, Gordini (êste último é um carro francês derivado do Simca) e muitos outros, num total de 37 concorrentes.

Havia ainda uma divisão separada, mais 64 outros carros comuns adaptados para esporte, e que iam também tentar a sorte.

Os favoritos eram os italianos, os quais apresentavam uma forte equipe, incluindo o campeão mundial Ascari e o vencedor da famosa prova das «Mille Miglie» dêste ano, Bracco.

De outra parte favoritos eram os alemães, com os Mercedes vencedores da última prova de Le Mans. Os alemães chegaram muitas semanas antes e trouxeram um engenheiro chefiando nada menos de 24 mecânicos, além de um caminhão carregado de peças sobressalentes.



O vencedor, Karl Kling sorri satisfeito após as duras penas desta corrida de torturas.

A prova pan-americana é feita em 5 dias. Logo no 1.º dia os corredores deixam a planície e sobem a mais de 3.300 metros de altitude, em estradas com trechos traiçoeiros.

Logo nesse dia Ascari derrapou e escangalhou o seu Ferrari. Com surprêsa, o líder do 1.º dia foi o carro francês Gordini, de apenas 1 litro e meio, que fêz a média de 89 milhas por hora. Bracco vinha apenas 5 minutos atrás do francês e o alemão Kling por sua vez vinha-lhe nos calcanhares.

No segundo dia o Gordini espatifou-se, quase matando seu condutor. A Ferrari de Bracco tomou a dianteira mas 3 minutos depois vinha o alemão Kling.

Ultrapassadas as montanhas, os alemães exultaram: «Agora no plano a vitória será nossa!» Mas Bracco aumentou a diferença entre êle e Kling para 7 minutos.

No penúltimo dia Bracco cedeu: queimou a embreagem do Ferrari, os três Mercedes passaram voando e estrondando, desapareceram como bólidos.

O último dia foi mais um desfile dos Mercedes. O veterano Kling, com seu carro leve de carroçaria de alumínio (pêso 900 quilos) fazia os trechos finais a 160 milhas por hora. E finalizou com a média de 102 milhas por hora, contra o recorde anterior do Ferrari de 88 m.p.h

O segundo lugar coube a outro carro Mercedes, de Lang. O terceiro de um italiano, Chinetti, num Ferrari.

☆

Quanto à corrida nos carros comuns foi mais uma demonstração do novo Lincoln 53, com motor de 205 HP e carburador quádruplo, amortecedores de serviço pesado. Um dêsses Lincolns fêz 90.96 milhas por hora como média.

Os quatro primeiros lugares couberam a Lincoln.

☆

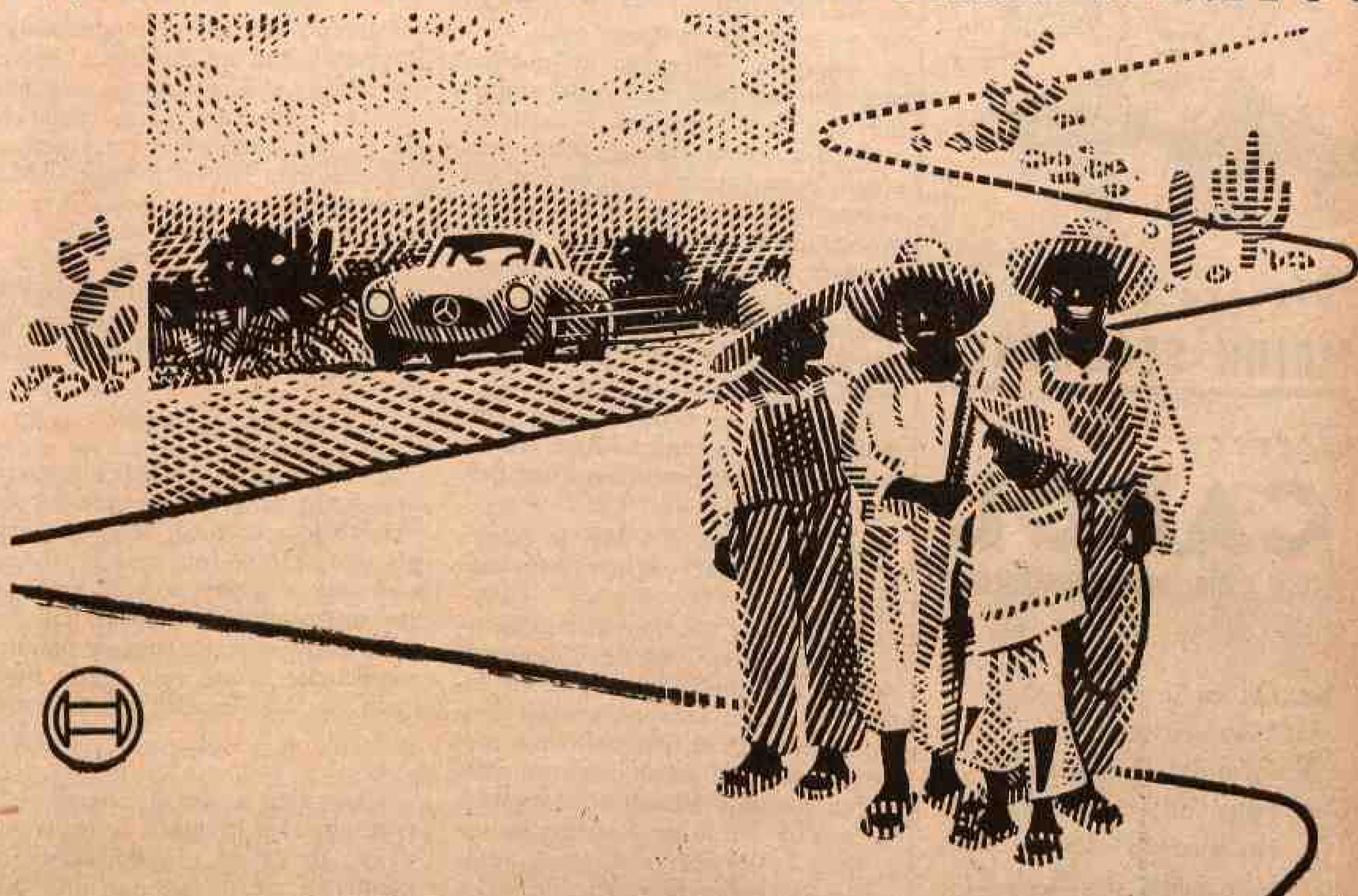
Dos 91 concorrentes chegaram 39.

Em contraste com os anos anteriores houve apenas uma morte, o mexicano Lettona Diaz.



Momento culminante da grande prova foi a chegada do vencedor, o alemão Karl Kling, em sua Mercedes-Benz. A corrida pan-americana de 1952 foi um triunfo para a tradicional marca germânica.

III. CARRERA PANAMERICANA MEXICO



Com ignição **BOSCH** e velas **BOSCH** Karl Kling e Hermann Lang, pilotando carros MERCEDES-BENZ 300 SL, vencem a mais difícil prova de resistência do mundo, "III Carrera Panamericana Mexico," 3.113 km da cidade de Tuxtla, na fronteira da Guatemala, a Ciudad Juarez, na fronteira do México com os Estados Unidos.

BOSCH

Completo equipamento elétrico comprovado através de vitórias!

ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART

Distribuidores **BOSCH** para o Brasil

CODISA

Rua Sacadura Cabral, 147 - Rio de Janeiro

Caixa Postal, 3322 — Telefone 43-1001



Ofereça

MAIOR SEGURANÇA

Ofereça

CAPOL

FLÚIDO PARA FREIOS HIDRÁULICOS

- De ação positiva
- Não evapora
- Grande durabilidade
- Fabricado rigorosamente dentro das especificações da S. A. E.

protege • aciona • lubrifica



Fabricantes

Cia Acumuladores Prest-O-Lite

Av. Pres. Wilson, 1628
Tel. 33-2108 — C. Postal 8103
End. Telegr.: CAP
São Paulo

CARTA DE Detroit

DETROIT, Dezembro (de J. J. K., especial para AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS) — A questão da potência dos motores é um tanto complexa. A reação do público tem sido variada, pelo que alguns fabricantes se dispõem a moderar a corrida pelos HP ao passo que outros prosseguem em aumento. Em conseqüência, é muito provável que nos modelos de 53 alguns carros venham com potência maior do que a que foi anunciada enquanto que outros serão apresentados com menos HP do que o que já foi publicado.

Consta que Lincoln virá com motor de 205 cavalos. Êste mesmo motor será o do caminhão Ford F-9, esperado em janeiro.

O Lincoln de 205 HP já tomou parte na recente corrida trans-mexicana.

A Chrysler, ao que corre, já tinha pronto um motor Firepower de 200 HP que ia introduzir em fevereiro mas a sensível reação contra o excesso de potência dos motores levou-a a adiar o lançamento.

Em um dos Estados americanos já está em curso no Parlamento um projeto de lei obrigando todo automóvel a trazer limitador de velocidade.

A Cadillac ainda não se pronunciou mas corre com bons fundamentos que tenciona lançar motor com potência um pouco maior que os 190 HP atuais.

☆

Falando em Paris o desenhista Raymond Loewy declarou, talvez um tanto indiscretamente, que Studebaker pretendia fazer sensação em 53 com automóveis construídos segundo uma «nova fórmula». Mas ficou nisso, não quis esclarecer em que consiste a nova fórmula.

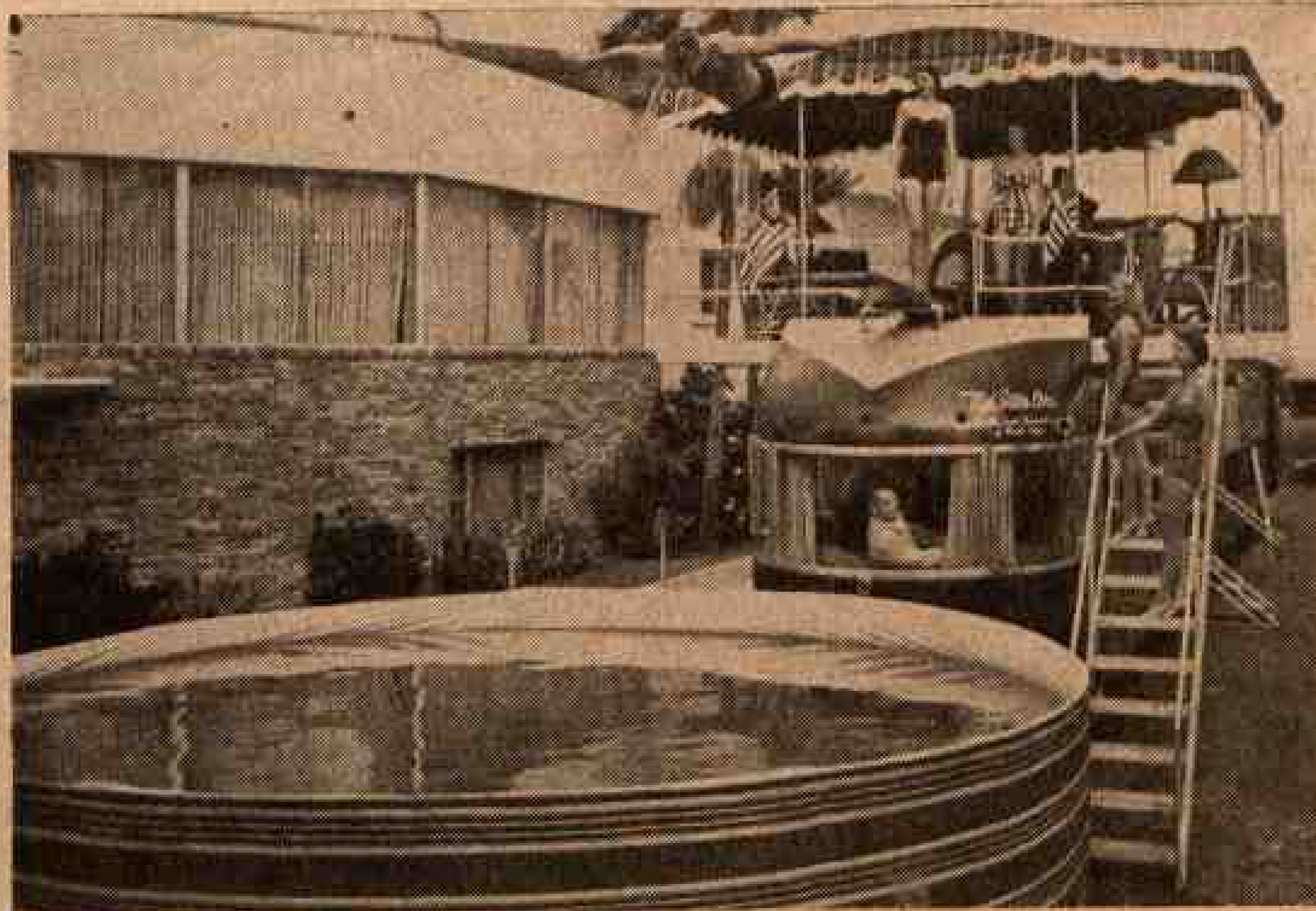
Aqui na América fala-se que Studebaker pretende lançar dois tipos de carroçaria em cada modêlo 53: um tipo normal e um tipo mais esportivo.

☆

J. W. Frazer é o presidente de uma nova firma de Providence, que vai fabricar carroçarias de material plástico. Dêsse fato muitos concluiram que a Kaiser-Frazer está talves na iminência de lançar um carro esporte com carroçaria plástica, semelhante à que vem sendo fabricada em Los Angeles por Glasspar.

☆

Chevrolet e Buick consta estarem planejando, para os seus modelos de 1953, modificações no conversor de torque que por certo muito agradarão aos motoristas.



PISCINA RODANTE —

Uma piscina rodante faz parte dêste «trailer» que é sem dúvida o mais luxuoso do mundo. O «trailer» é de 2 andares e custou 75 mil dólares. Tem ainda local para danças e para banhos de sol.

Um certo fabricante de automóveis daqui fêz uma experiência, para aumentar um pouquinho a altura interna de seu carro e para que o motorista não batesse com a cabeça no teto: mandou retirar o «recheio» do assento dianteiro.

O resultado foi que êsse assento passou a apresentar o mesmo confôrto de um assento com 100.000 quilômetros de uso...

As Auto-Estradas de São Paulo

Santos e Campinas são hoje dois grandes bairros da capital paulista

SEM dúvida, a Via Anchieta é um dos motivos de orgulho dos paulistas. Já não é mais uma estrada, é uma rua que liga S. Paulo ao «bairro» de Santos. A Via Anchieta incorporou uma parte do litoral ao planalto e ainda não terminou a sua influência expansiva, que se estende por enquanto apenas na direção de Itanhaem e Peruibe, quando é certo que deverá projetar-se pelo litoral norte, pelo menos até S. Sebastião, em pleno reduto do caiçara paulista.

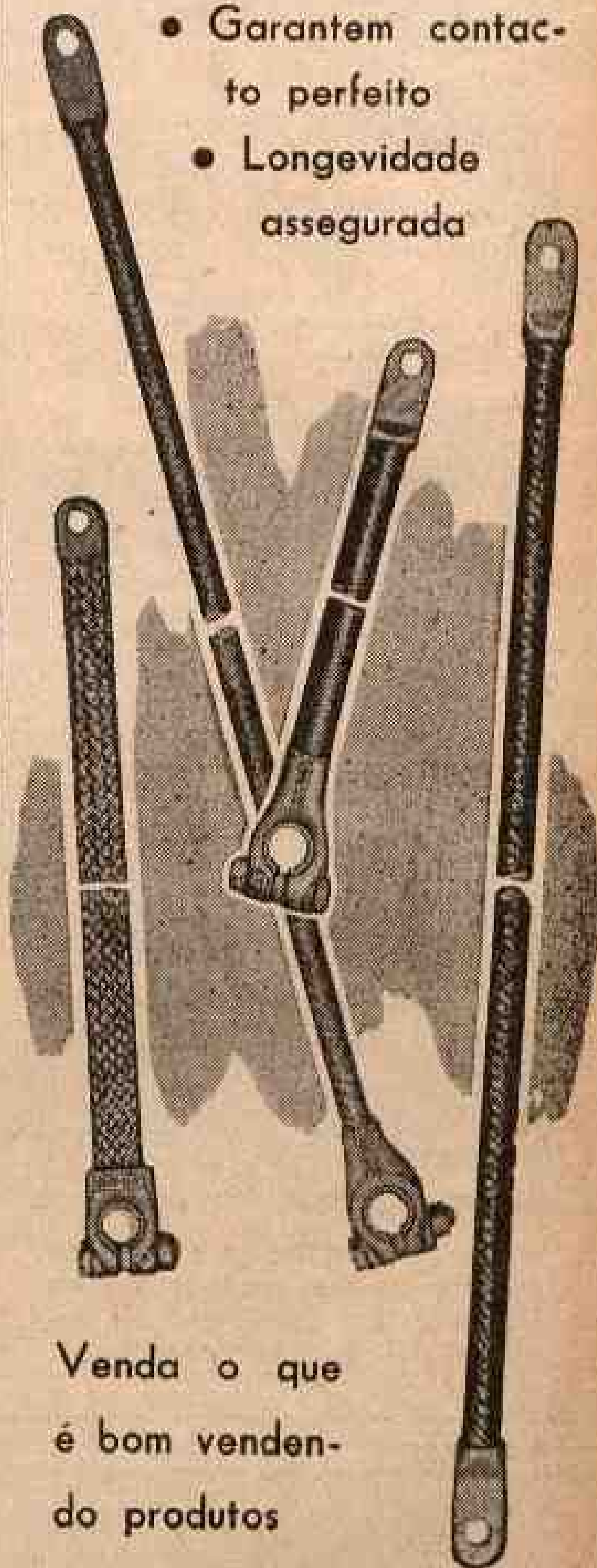
O movimento dos carros de passageiros e dos caminhões que circulam entre as duas cidades é enorme. Estatísticas levantadas em 1951 mostram que durante o ano, no pôsto do quilômetro 10, passaram nos dois sentidos, em média, 4.216 carros de passeio, 1.982 caminhões, 715 ônibus e mais um grande número de outras viaturas, dando um total diário de 7.023 unidades. São totais impressionantes e que revelam a íntima ligação que se estabeleceu entre a Capital e o seu pôrto de mar, dignos de figurar entre as médias das rodovias mais movimentadas do mundo.

Aqui, no início da estrada, no trecho do planalto, nota-se ainda a influência determinada pela presença dos bairros de Santo André, S. Caetano, S. Bernardo e outros satélites da metrópole paulistana. A estatística consigna muito veículo que se utiliza da Via Anchieta apenas na sua parte inicial, não podendo influir no cômputo do fluxo e refluxo observados entre as duas cidades. Já no quilômetro 29, em Rio Grande, o tráfego é exclusivamente ou quase exclusivamente dedicado aos que circulam entre Santos e São Paulo. Ali o movimento foi menor, mas mesmo assim continuou digno de admiração: — 3.154 automóveis, 1.511 caminhões, 416 ônibus, num total, com o acréscimo de outros veículos, de 5.181 unidades por dia. Significa que foram conduzidas mais ou menos 12 mil pessoas diàriamente, em automóveis, dando-se para arredondamento do cálculo uma média um pouco menor de quatro pessoas por carro. Quanto aos ônibus, na média provável de 40 pessoas uns pelos outros, conduziram 16.000 passageiros, o que representa um total de quase trinta mil indivíduos circulando entre Santos e S. Paulo, dia e noite, pela grande estrada de rodagem.

A estatística mensal do pedágio, no corrente ano, apresenta os seguintes resultados:

Abril:	
Motocicletas	1.376
Carros de passageiros. . .	123.136
Ônibus	12.247
Caminhões	36.920
	173.679
Maio:	
Motocicletas	902
Carros de passageiros. .	103.565
Ônibus	11.964
Caminhões.	38.665
	155.096
Junho:	
Motocicletas.	1.021
Carros de passageiros. .	93.149
Ônibus.	11.367
Caminhões.	29.959
	135.496

Por enquanto sòmente existe na serra uma pista, pela qual os veículos sobem e descem, indiferentemente, obedecendo apenas o critério da «mão». Quando acontece subir um caminhão carregado, ocorre que o tráfego se congestiona formando-se extensas filas de veículos. Os inconvenientes são



★



IMPORTADOR
PEÇAS PARA TODOS OS AUTOS










RUA VITORINO CARMILO, 136
CX. POSTAL, 6731
Telef: Secção de Vendas: 51-4165
Escritório 51-396*
End. Telegr. VECUNHA
SAO PAULO

★

AUTO VIDROS
METAL CROMO LTDA.
AV. BUARQUE DE MACEDO, 276
PÔRTO ALEGRE — Fones: Escritório: 2-2866 — Balcão: 2-4888



Acessórios MORBEST
Fábrica de Acessórios para auto

Maçanetas, manivelas, enfeites de parachoque e ponteiras para qualquer tipo de automóvel, ferragens para ônibus e camionetes.



INDÚSTRIA
DE PEÇAS

Pessoa muito relacionada no comércio automobilístico do país, dispondo de capital, deseja associar-se a indústria de peças para automóveis. Pede-se aos interessados que se dirijam a «Indústria de Peças» a/c Cx. Postal 3446, Rio de Janeiro.



ATRAVESSANDO UM RIO A VAU — Êste Volkswagen que viajou de Campinas a Buenos Aires ida e volta, entre a ironia e mofa dos que julgavam que «el pobrecito» não terminaria jamais a excursão, parece ser também anfíbio... Aqui o vemos após a travessia de um curso dágua.

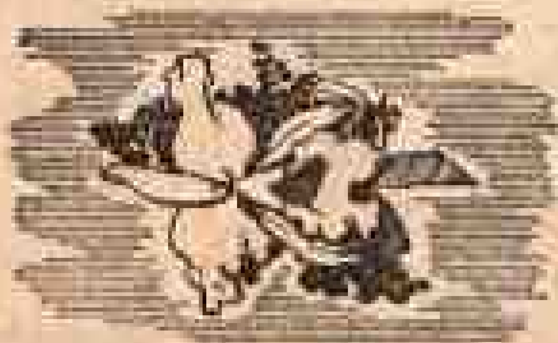
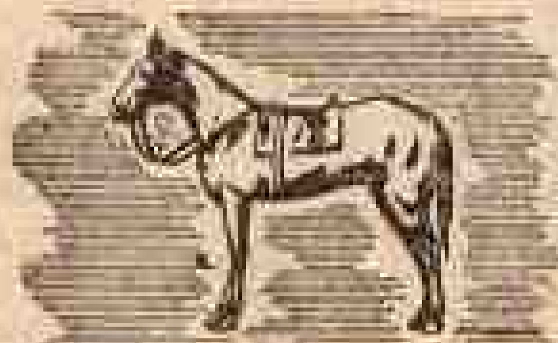
tantos e tão graves que o DER tomou uma providência algo forçada e que consiste pura e simplesmente na proibição do tráfego no sentido ascendente, aos domingos, depois das 14 horas, dos caminhões vazios ou carregados. Sòmente assim se obtém um certo desafôgo, sobretudo nos dias em que grande número de automóveis são dirigidos de volta para esta Capital. Êsse pormenor dá também idéia de como a Via Anchieta já ultrapassou qualquer expectativa.

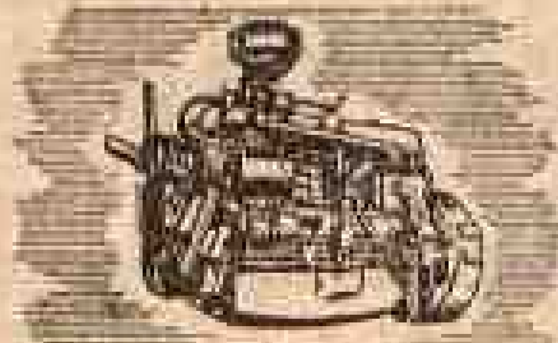
O DER conta entregar ao tráfego, até o fim do corrente ano, dez quilômetros da segunda pista no trecho da serra. A conclusão das obras restantes demorará ainda ano e meio, estando prevista a abertura do que falta em fins de 1953, com exclusão da ponte do Casqueiro, no Cubatão. Dali partirá um ramal, construido em piso comum de terra, em direção de Itanhaem, prolongando-se futuramente até Juquiá. Em dezembro próximo é possivel que essa nova estrada permita passagem livre, pelo menos até a histórica cidadezinha de Anchieta. Na metade do caminho, Pedro Taques já foi atingida



AGORA É MAIS FÁCIL TROCAR UM PNEU À NOITE — Graças a um novo invento da Westinghouse é agora mais fácil a troca de um pneu à noite. Um farol hermético, um longo fio que permite alcançar os 4 pneus e uma placa «CUIDADO», que reflete a luz dos carros que vêm em sentido contrário — tais os principais elementos da nova unidade.

Qualquer que seja a sua encomenda...



Ela chegará mais depressa, mais fàcilmente e com maior economia, se V. a enviar pelo Clipper Cargo — um serviço da Pan American World Airways.



Ligue para uma agência da Panair do Brasil. Nossos técnicos em transporte de carga lhe farão gratuitamente um orçamento. Veja de que maneira você poderá também poupar tempo e dinheiro, especificando o Clipper Cargo.

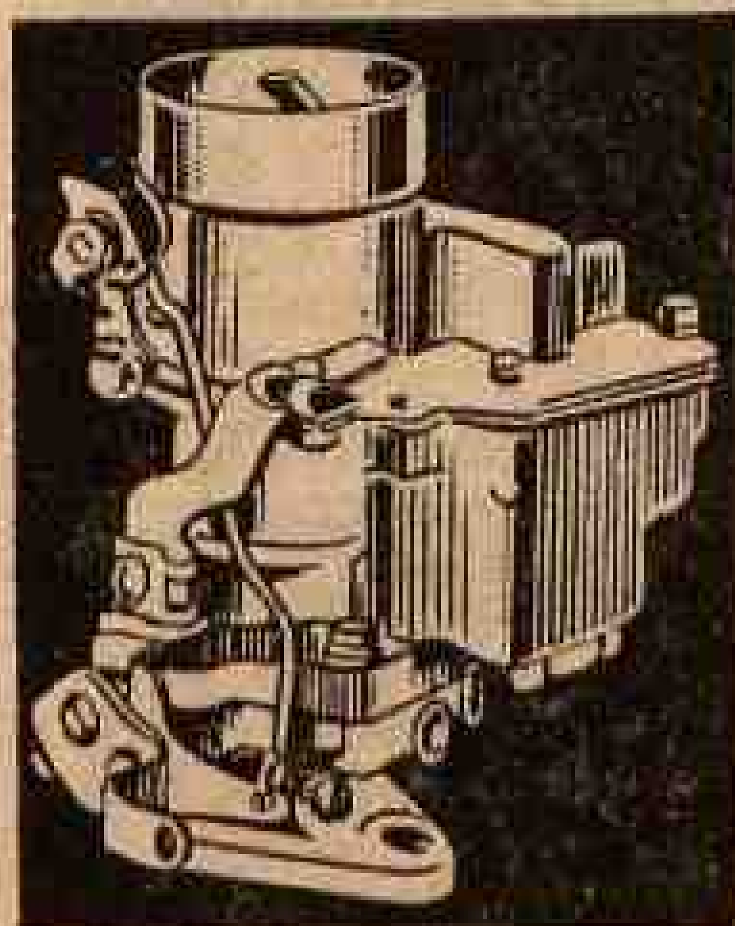
Rio: Tels.: 52-5321 ou 22-8669 – São Paulo: Tel.: 34-7356

MAIOR ECONOMIA de COMBUSTÍVEL, MELHOR PERFORMANCE!

com o NOVO CARBURADOR

CARTER

modêlo YF



Se seu carro gasta muito e enguiça com o calor, instale nele o novo carburador CARTER, e... VEJA A DIFERENÇA!



Acabamos de receber os tipos especialmente construidos para os carros de passeio e caminhões mods. 1950/51

SECÇÃO DE PEÇAS

MESBLA

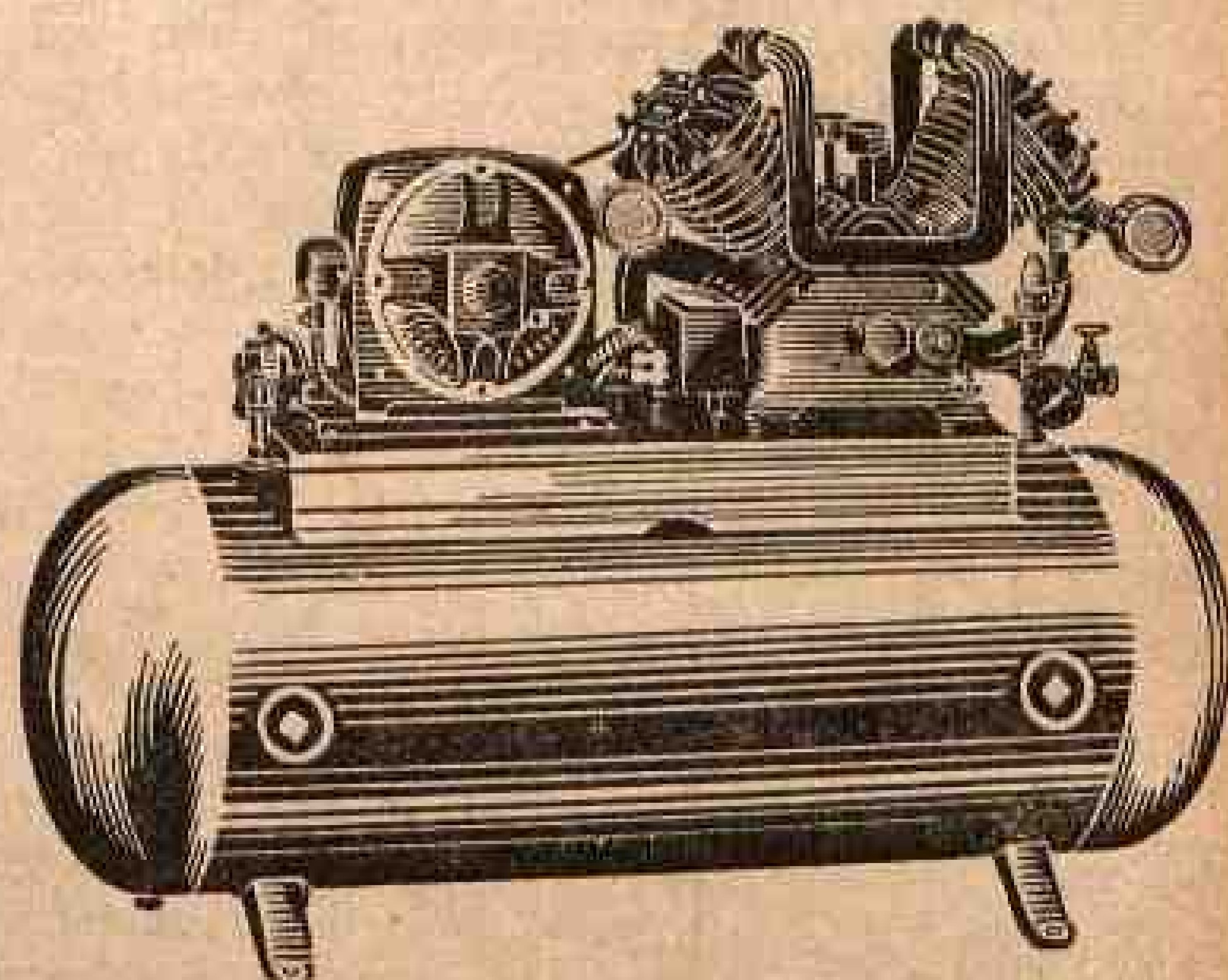
R. JUAN PABLO DUARTE, 28/30
(antiga Marrecas)



RESOLVE O SEU PROBLEMA!

Seja para pintura, aplicações impermeabilizantes, limpeza, postos de lubrificação, garagens ou oficinas, existe sempre um compressor de ar BRUNNER, especialmente projetado para cada finalidade.





- **Modelos de 2 a 4 cilindros com reservatório de ar.**
- **Capacidade para 80, 150 e 175 libras de pressão.**
- **Dispositivo de proteção para sôbre-cargas, interrompendo automàticamente o circuito, sempre que a temperatura do motor ultrapassar o normal.**
- **Silencioso.**

Uma distribuição de

Cobima

DISTRIBUI SEMPRE O MELHOR!

Cia. Brasileira Importadora de Materiais Automotores

Capital realizado Cr$ 10.000.000,00

Rua Figueira de Melo, 237 – Tel.: 48-1111 – Rio de Janeiro

Voga Publicidade

Dobre a sua capacidade de transporte - com TRAILERS FRUEHAUF

Um Trailer FRUEHAUF *puxa* mais carga do que um caminhão de igual capacidade pode *carregar*, porque a carga fica distribuída sôbre mais eixos e sôbre molas, freios e pneus adicionais.

Por exemplo, um caminhão-trator, cuja capacidade de carga é de 4 toneladas, pode *puxar* mais de 8 toneladas, quando combinado a um trailer.



TRABALHE COM TRAILERS **FRUEHAUF** - "puxam" mais lucros!

Consulte nossos técnicos sem compromisso sôbre seus problemas de transporte.

FRUEHAUF TRAILER S. A.

Avenida Presidente Wilson, 2.464 — Caixa Postal, 9.238 — Telefone: 35-7222 — SÃO PAULO

e essa circunstância leva a confiar na previsão. Aliás, o público não descrê dessa possibilidade e o fato se comprova pela valorização excepcional dos terrenos na Praia Grande, adquiridos em grande escala por indivíduos de modestas condições econômicas, com ou sem entrada e mediante o pagamento de módicas prestações mensais.

A Via Anchieta, pois, desempenha uma função social e econômica que talvez supere os intuitos dos que a projetaram. Dificilmente se poderia prever que a sua influência se alargasse tanto. Tècnicamente bem construída, enfrentando um terreno difícil, por causa dos acidentes geográficos e da falta de consistência do solo, representa uma vitória da engenharia nacional.

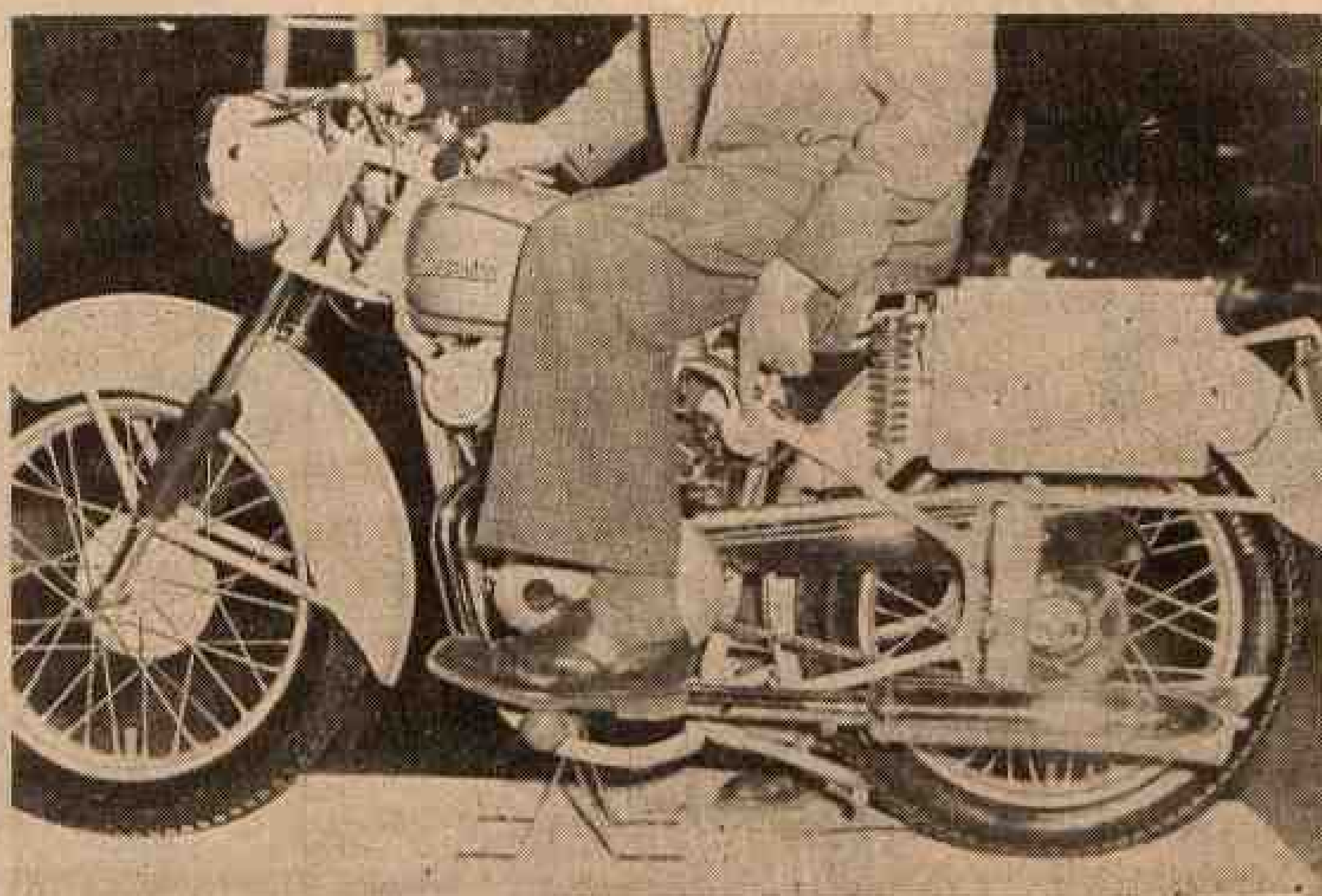
Vá por último uma referência curiosa. A estrada velha, sinuosa e impiedosa, com aclives hoje unânimente condenados, continua sendo trafegada. Seu movimento é até intenso. Caminhões vazios costumam descer por ela para fugir ao pagamento do pedágio. E também sobem carros de passeio, conduzidos por indivíduos que desejam conhecer as dificuldades de antigamente, ou necessitam utilizá-la por uma questão de facilidade de comunicação com propriedades marginais. Em 1951, pelo trecho asfaltado da estrada velha, passaram em médias diária 33 automóveis e 37 caminhões, o que não deixa de ser surpreendente.

Via Anhanguera

Em sentido oposto ao da Via Anchieta foi rasgada a Via Anhanguera, na direção do interior paulista. É a grande coletora do tráfego procedente do centro e norte de São Paulo. Seu nome devia ser dado a tôda a estrada, na direção do roteiro de Bartolomeu Bueno, varando por Ribeirão Preto, Igarapava, penetrando no Triângulo Mineiro até Goiás, em vez de identificá-la apenas até Jundiaí. Porque interromper-se ali, do outro lado da serra dos Cristais, um nome tão evocativo e tão caro aos paulistas?

A Via Anhanguera não mais obedece ao padrão técnico da Anchieta. Tanto na largura como na qualidade do revestimento do solo, é bem inferior em comparação com sua irmã. Seus defeitos estão aparecendo, cada vez mais numerosos. Frequentemente os automobilistas são surpreendidos por pequenas variantes, porque o DER precisou consertar-lhe o piso. Atualmente o terreno cedeu exatamente em frente do monumento levantado em honra do ex-governador, pelo que o trânsito se faz por trás do marco que ali se ergueu.

Construída às pressas, ficou sem as obras complementares. Até agora há trechos sem os devidos acostamentos, pelo que, em certos pontos, os que nela circulam não podem obedecer o insistente e prudente aviso «nunca pare na pista». Também não está balizada. O DER só tem uma máquina para pintura de faixas no solo e essa foi emprestada há tempos à Prefeitura da capital. Felizmente outras duas foram encomendadas e é de se esperar que a falha seja



PARTIDA FACILITADA PARA AS MOTOCICLETAS — Agora não é mais preciso dar pisadas sôbre pisadas para fazer pegar a motocicleta. Basta adaptar êste invento, um pequeno motor de arranco, suficiente para 1.000 partidas. E' só apertar o botão, abaixo da sela.



DEMONSTRAÇÃO CONVINCENTE — O novo Austin Champ, construído para o exército britânico, faz aqui uma demonstração de como roda debaixo dágua. Destina-se o novo veículo a rodar em tôda a parte, com ou sem estradas.

corrigida dentro de pouco tempo. Tôda a sinalização vai ser modificada,, a partir de Santos, e o trabalho aliás já começou na ponte do Cubatão. O DER adquiriu mais de dois milhões de cruzeiros de tinta fosforescente, a mesma utilizada nos anúncios que são vistos à margem das estradas e que à noite rebrilham refletindo a própria luz dos faróis dos automóveis que passam. Nos dias de neblina, pois, os automobilistas terão um bom ponto de referência, já que as margens laterais são escuras e não oferecem indicações seguras a respeito da largura da estrada.

Foi assinado o contrato para execução da segunda pista, de São Paulo a Jundiaí, com prazo de trinta meses para conclusão das obras. Os entendidos, porém, afiançam que os trabalhos deverão ficar prontos em época anterior, ou seja, no prazo de dois anos aproximadamente.

Foi noticiado que a Via Anhanguera havia superado a Anchieta na arrecadação do pedágio, graças ao seu grande movimento de caminhões, os quais, sabidamente, pagam importância maior para utilização da estrada. Êsse fato, entretanto, não é verdadeiro. Houve mais de um dia em que isso aconteceu, mas por exceção. A transcrição da estatística de 1951, que é a última levantada pelo DER, esclarece perfeitamente a questão. Assim, sabe-se que nesse ano trafegaram, em médias diárias, nos dois sentidos de ida e volta, 1.778 automóveis, 2.067 caminhões, 505 ônibus, 32 viaturas de outros tipos dando um total de 4.382 unidades. Uma estatística bem mais recente, de 1952, obtida pela nossa reportagem no pôsto de pedágio do Gato Prêto, apresenta os resultados seguintes, incluindo-se os dados do prolongamento de Campinas:

Maio, pôsto 1 — São Paulo-Campinas, 38.599; São Paulo-Jundiaí e Jundiaí-São Paulo, 43.103. Total: 81.702.

Pôsto 2 — Campinas-S. Paulo, 36.671; Campinas-Jundiaí e Jundiaí-Campinas, 6.181. Total: 42.852. Total geral: 124.554.

Junho, pôsto 1 — São Paulo-Campinas, 34.571; São Paulo-Jundiaí e Jundiaí-São Paulo, 38.352. Total. 72.923.

Pôsto 2 — Campinas-São Paulo, 34.596; Campinas-Jundiaí e Jundiaí-Campinas, 5.876. Total: 40.472. Total geral: 113.395.

Jundiaí-Campinas

Passa-se ao largo de Jundiaí, onde atualmente o DER constrói um «trevo» de consideráveis proporções. Dali em diante o padrão técnico da estrada decai ainda mais. Continua não havendo balizamento no leito da rodovia e o próprio piso está em certos pontos com a clássica ondulação «fôlha de zinco», característica dos solos silicosos ou de pouca consistência. Os carros quando circulam por êsses trechos trepidam de forma que chega realmente a incomodar. Pouco adianta o asfalto quando o sacolejamento continua, já agora com maior intensidade, dada a dureza do revestimento. Êsses defeitos, contudo, não devem ser levados a responsabilidade da firma que empreitou o serviço. São falhas determinadas pelo sistema de trabalho impôsto aos engenheiros, os quais, contra tôdas as normas usuais, tiveram de executar o serviço inclusive durante o período das chuvas, sem esperar sequer a consolidação dos aterros e cortes. Tudo porque o então governador do Estado queria inaugurar a rodovia no dia 25 de Janeiro, antes de deixar o pôsto, esquecido de que a sua vontade não podia prevalecer sôbre as leis da física.

Entre Jundiaí e Campinas há um segundo pôsto de pedágio. Trata-se de um tributo algo estranho, que não é impôsto aos que circulam pela Rio-São Paulo, porque o govêrno federal tem no caso outro critério.

Os automobilistas pagam taxas alfandegárias elevadas quando os carros entram no território nacional; pagam outras taxas não menos elevadas quando adquirem a gasolina e o dinheiro se destina exatamente à formação do Fundo Rodoviário, reservado à construção e conservação de estradas; pagam a taxa de conservação de estradas de rodagem, estadual, quando tiram a licença anual dos veículos; e por fim ainda são obrigados a pagar o pedágio quando utilizam a estrada para cuja pavimentação contribuíram...

O pior é a falta de critério na cobrança dessa taxa, porque ela se faz por «trechos» em vez de seguir a medida dos quilômetros percorridos. Quem vai de Vinhedo a Campinas, numa distância de quinze quilômetros, paga tanto quanto quem de Jundiaí se dirige a Campinas, o que, se não é um absurdo, é pelo menos uma injustiça.

A abertura da Via Anhanguera produziu o mesmo fenômeno já observado na parte relativa à Anchieta, de uma alteração no sistema de comunicação entre as cidades por ela servidas. Grandes ônibus alargaram a influência de S. Paulo e hoje bem se pode considerar Jundiaí e Campinas dois novos e grandes bairros da capital — exatamente como Santos, que está um pouco mais distante do centro que a Freguesia do O', Santo Amaro ou Osasco.

(Transcrição de «O Estado de São Paulo»)

DIVERSAS NOTÍCIAS

Os Jeeps Vão Ser Fabricados No Brasil Em 1953

Seja Qual Fôr a Situação Cambial

Esteve no Rio, o sr. Hickman Price Jr., presidente da Willys-Overland Export Corporation, que veio ao Brasil em viagem de negócios. Recebendo representantes da imprensa, o sr. Price Jr. informou o motivo de sua viagem ao nosso país:

—Acabo de chegar de São Paulo, onde inspecionei o andamento da construção de uma fábrica de jipes, nas imediações da cidade paulista de São Bernardo do Campo. Com satisfação constatei o grande adiantamento da obra, o que nos permite estimar para março de 1953 o início da produção de jipes no país.

Nossos planos prevêm a seguinte ordem de produção: Jipes, em primeiro lugar, seguindo-se o «Station-Wagon», o «Pick-Up» e os carros de passageiros. Mas, no momento, desejamos nos concentrar na nossa linha de «utilidades».

O Brasil, país imenso, necessita ainda de grande número de veículos para a sua lavoura. Nas condições atuais e se nos permitirem a fabricação de todos os jipes de que o país precisa, a nossa produção em São Bernardo do Campo não será inferior a três mil por mês.

— Estamos preparados para fornecer ao Brasil produtos básicos e essenciais, em outra moeda que não seja o dólar, seja por pagamento em outra moeda, por transações de compensação ou mesmo por importação de outros paises que não os Estados Unidos.

As oficinas de São Bernardo do Campo montarão peças componentes que se enquadram nestes 3 grupos: 1) peças fabricadas no Brasil, na maior quantidade possivel; 2) peças importadas dos Estados Unidos, quando necessárias; 3) peças ou veículos completos procedentes de outras fábricas da Willys-Overland, isto é, da Inglaterra, do Japão, da Alemanha, da Bélgica, de Israel, da Indonésia, enfim, de onde fôr mais conveniente comprar no momento. Nossa política é de adaptação e acomodação às necessidades do govêrno brasileiro. Onde não houver dólares, havemos de achar meios de criar o equivalente.

Abordado sôbre a questão dos preços, informou o sr. Price Jr.: Não podemos anunciar ainda se os preços dos jipes baixarão de imediato, visto achar-se ainda em fase de estudo uma série de fatôres de influência decisiva. Por exemplo,

Convenção da Willys-Overland



A convenção anual dos distribuidores da Willys-Overland se realizou êste ano em Caracas, capital da Venezuela. Na foto acima, tirada especialmente para «A & A», vêem-se as seguintes pessoas: sentados, da esquerda para a direita, Mr. Hickman Price Jr., presidente da Willys-Overland Corporation; Sra. José Mendonça Clark; S. Excia. o Embaixador dos E. U. A., na Venezuela, Fletcher Warren; Sr. Pelegrin Figueras, presidente de Figueras S. A., de Pôrto Alegre. Em pé, os Srs. José Mendonça Clark, da firma Estabelecimentos James Frederick Clark, do Piauí; Jack Briordy, da Agromotor S. A., São Paulo; Capitão Krüger; Paulo Algert, gerente regional da Willys-Overland Export Corporation; A. S. Hopkins, gerente da Divisão Latino-Americana; Engenheiro José Figueras Filho, de Figueras S. A., e Coronel Mario José Faria Lemos, de Gastal S. A., Rio de Janeiro.



O Sr. Hickman Price Jr., presidente da Willys-Overland Export Corporation, presta uma homenagem à firma Figueras S. A., de Pôrto Alegre, entregando ao Sr. Pelegrin Figueras uma rica estatueta, em reconhecimento ao magnífico espírito de cooperação com os demais distribuidores do Brasil demonstrado por aquela firma.

Cêrca de **90%** de redução no custo de máscaras para pinturas!

O COMPOSTO PARA ENCOBRIR



Sherwin-Williams lhe proporciona 90% de economia em relação a qualquer outro processo conhecido! E reduz ainda 30% na mão de obra! Pode ser removido com incrível facilidade depois da pintura sêca. Mascara vidros, partes cromadas, pneus, paralamas, etc.. É notàvelmente prático para pinturas a duas côres.



Experimente-o para mais lucros em seu trabalho!

Redução de **50%** no trabalho de polimento!



O OPEX LACQUER FLO

— *um novo melhoramento em dissolvente de laca* — aumenta notàvelmente o brilho, *reduzindo em mais da metade* o trabalho de polir! Economiza para Você 50% de precioso tempo! A ser usado na demão final, na proporção extraordinàriamente econômica de 10% apenas!

PROCURE-OS NO SEU REVENDEDOR

Produtos da **SHERWIN WILLIAMS** DO BRASIL S.A.



TINTAS E VERNIZES

"Eu uso faróis Tung-Sol aos milhões"





Os mais exigentes compradores de farois do mundo usam TUNG-SOL

Os fabricantes de automóveis conhecem bem o que são faróis. Experimentam-os de todas as formas possiveis para determinar a sua qualidade. Não querem receber quiexas nem reclamações.

É por isso que os faróis Tung-Sol são usados pela maioria de fabricantes de carros novos que empregam equipamento original.

É também por isso que V.S. pode recomendar e vender, com entusiasmo e confiança, os faróis Tung-Sol aos fregueses que os querem substituir.

Adquira faróis Tung-Sol e compartilhe da tremenda verba anual de 72 milhões de dólares dispendida na substituição de faróis e lâmpadas. Tung-Sol tem à disposição de V.S. uma linha completa de faróis e lâmpadas para automoveis, caminhões e ônibus, velhos ou novos.

Aufira lucro duplo instalando faróis e substituindo lâmpadas ao mesmo tempo que faz outros trabalhos. Dessa forma, poderá debitar ao freguês o custo do tempo gasto na instalação ou substituição e o custo dos faróis.

Tung-Sol



LAMPADAS para AUTOS

TUNG-SOL FABRICA: Faróis "Sealed Beam" Inteiramente de Vidro, Faróis em Miniatura, Faróis de Sinais, Tubos para Efeitos Fotográficos, Tubos Eletronicos para Rádio, Televisao e Fins Especiais.

TUNG-SOL ELECTRIC INC.
95 Eighth Avenue, Newark 4, N. J., U. S. A.
Cables: TUNGSOL

estamos entregando plantas e desenhos de peças aos fabricantes nacionais e deles ainda não recebemos os respectivos custos. Um outro fator importante é o reconhecimento pelo govêrno da utilidade dos nossos produtos.

— A Willys-Overland se propõe, também, a ajudar companhias brasileiras a exportarem para qualquer país, material em excesso que venham a acumular em qualquer época. Creio, firmemente, que agindo como acabo de expor aos senhores, a Willys-Overland poderá trazer a sua contribuição ao progresso do Brasil.

•

Relação das licenças para importação concedidas pela CEXIM, Direção Geral, Rio de Janeiro, no periodo de 1 a 30 de novembro de 1952

Importador	Quilos	Cruzeiros	Procedência
AUTOMÓVEIS			
Auto Central Ltda.	10.500	285.236	Alemanha
Carvalho S. A.	148.500	3.659.868	Holanda
Cia. Distr. Geral Brasmotor	256.909	7.818.200	Alemanha
Cia. Comercial e Marítima	434.000	8.610.700	USA
Ford Motor Co., Exports, Inc.	47.712	973.400	USA-Canadá
General Motors do Brasil S. A.	624.000	10.296.000	USA
Irmãos Silva Costa Ltda.	72.700	1.909.400	USA
Panauto S. A.	11.000	284.100	França
Simtral Ltda.	71.000	1.778.400	USA-Canadá
Thornycroft Mecanica Imp. S. A.	34.200	878.200	Inglaterra
Transmotor Com. Ind. S. A.	23.000	588.500	França
CAMIONETAS			
Cirei S. A.	649.640	18.720.000	USA
CHASSIS DE CAMINHÃO			
Cirei S. A.	151.000	1.872.000	USA
CHASSIS DE ÔNIBUS			
Fábrica Nacional de Motores	8.000	222.393	Itália
JEEPS			
Congr. Sagr. Coração Jesus Maria	9.000	202.800	USA
JEEP E CHASSIS DE CAMINHÃO			
Fábrica Nacional de Motores	5.550	197.683	Itália
CARROS-OFICINA			
Sabrico S. A.	160.000	2.000.000	USA
TRATORES			
Sotreq S. A.	52.100	780.500	USA

FONTE: Serviço Aéreo EXIM, de J. Cesar, Cx. Postal 3317 — RIO

Fabricação De Motores Diesel

Em S. Paulo serão instaladas grandes fábricas de motores Diesel e máquinas operatrizes por poderosos grupos industriais da França e Bélgica que ultimam os planos para a montagem das mesmas. As novas indústrias se chamarão Promeca Sociedade Anônima de Progresso Mecânico do Brasil e serão instaladas no município de Jundiaí, próximo a esta capital. Virão da Europa técnicos que transmitirão os seus conhecimentos aos trabalhadores nacionais. A nova organização montará e a seguir produzirá aqui mesmo motores Diesel modernissimos de 10 a 600 HP, peças para automóveis, pistões para motores de combustão interna, etc.

•

Veículos-Motores Equipados Com Pneus

A Comissão Executiva de Defesa da Borracha decidiu proibir que os caminhões, tratores e máquinas agrícolas importados venham equipados com pneus e câmaras de ar, considerando que a produção nacional é suficiente para atender a qualquer tipo de veículo. Decidiu, ainda, abrir exceção apenas para os automóveis de passeio destinados aos portos do Rio, Santos, Rio Grande, Pelotas, Pôrto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza e Belém.

•

Caminhões

Segundo a Comissão Executiva da Borracha, existiam, em 30 de junho dêste ano, cêrca de 224.272 caminhões em circulação no país. Dêsses, 95% utilizam a gasolina como combustível e os demais são movidos a óleo. A maior parte dêsses veículos se localiza em São Paulo, cuja participação é da ordem de 36%, com 79.975 unidades. O Distrito Federal possui 45.592, cabendo a Minas Gerais 17.910. Dos Estados menores, destaca-se o Paraná, com 10.720 caminhões. As unidades da Federação que menor número de caminhões apresentam são os Territórios. Há no Amapá cêrca de 74 unidades, 113 no Acre, 33 no Rio Branco e apenas 24 no Guaporé.

•

Cancelada a Compra De Cem Ônibus Elétricos Para São Paulo

A CEXIM Não Concedeu Licença Para a Importação

S. PAULO — Foi cancelada a operação de compra de 100 ônibus elétricos, de 100 lugares cada um, que estava sendo realizada pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos com a firma norte-americana vencedora da concorrência levada a efeito, em princípios dêste ano. A medida foi adotada em face de não haver a CEXIM concedido a necessária licença para a importação dos referidos ônibus. Acresce ainda que inúmeros veículos estão encostados por falta de peças que não são produzidas no Brasil.

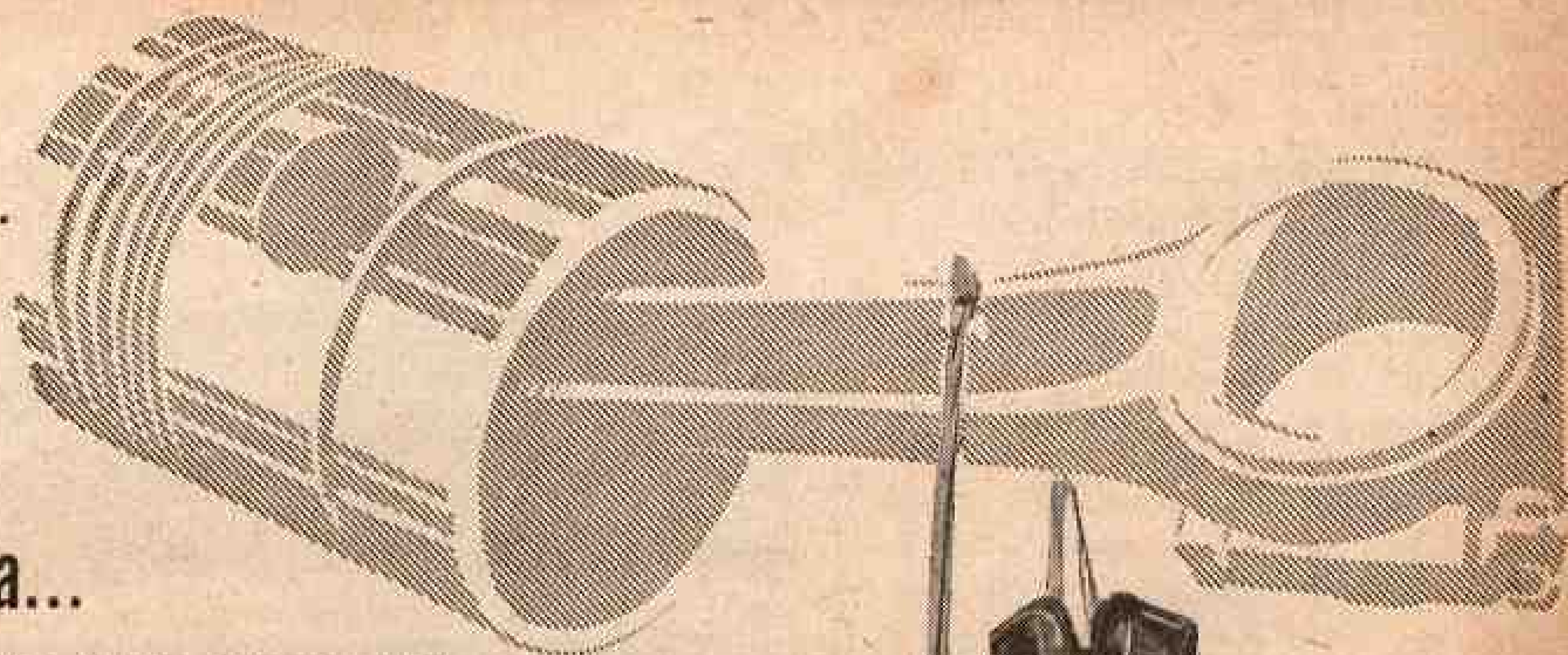
A Produção Nacional De Peças De Automóveis

A Indústria do Ramo Alega Estar Capacitada Para Suprir o Mercado

A diretoria da Associação Profissional da Indústria de Peças para Automóveis e Similares, reunida sob a presidência do sr. Alberto de Melo, examinou em sua última reunião o aviso nº 288 da CEXIM, relativo à importação de peças de automóveis.

Os fabricantes de peças criticaram o critério adotado, alegando que a indústria nacional de peças de automóveis está capacitada para assegurar o abastecimento do mercado, inclusive no que toca a cruzetas, pistões e panelas de freios, invocando em seu favor o plano da Subcomissão de «Jeeps», Tratores, Caminhões e Automóveis, da Subcomissão de Desenvolvimento Industrial, plano êsse que mereceu a aprovação do próprio presidente da República. Alegaram mais que não há nem haverá nenhum automóvel fora da circulação por culpa da indústria nacional, no que tange às peças constantes do aviso 288.

Finalmente, acentuou-se na reunião que a próxima realização, no Rio de Janeiro, da I Exposição de Peças de Automóveis mostrará o



Resistente na luta...

é o que um pistão do motor de um automóvel deve ser Duas mil vezes por minuto, deve suportar as pesadas pancadas da explosão dos gases, além de aguentar o calor infernal das chamas e dos vários suplícios a que é submetido durante sua longa vida no motor.

Milhões de Pistões Mahle
comprovam com justiça seu título de «Campeão»

PISTÕES - MAHLE

para motores de automóveis a gasolina e Diesel — marítimos — estacionários — locomotivas.

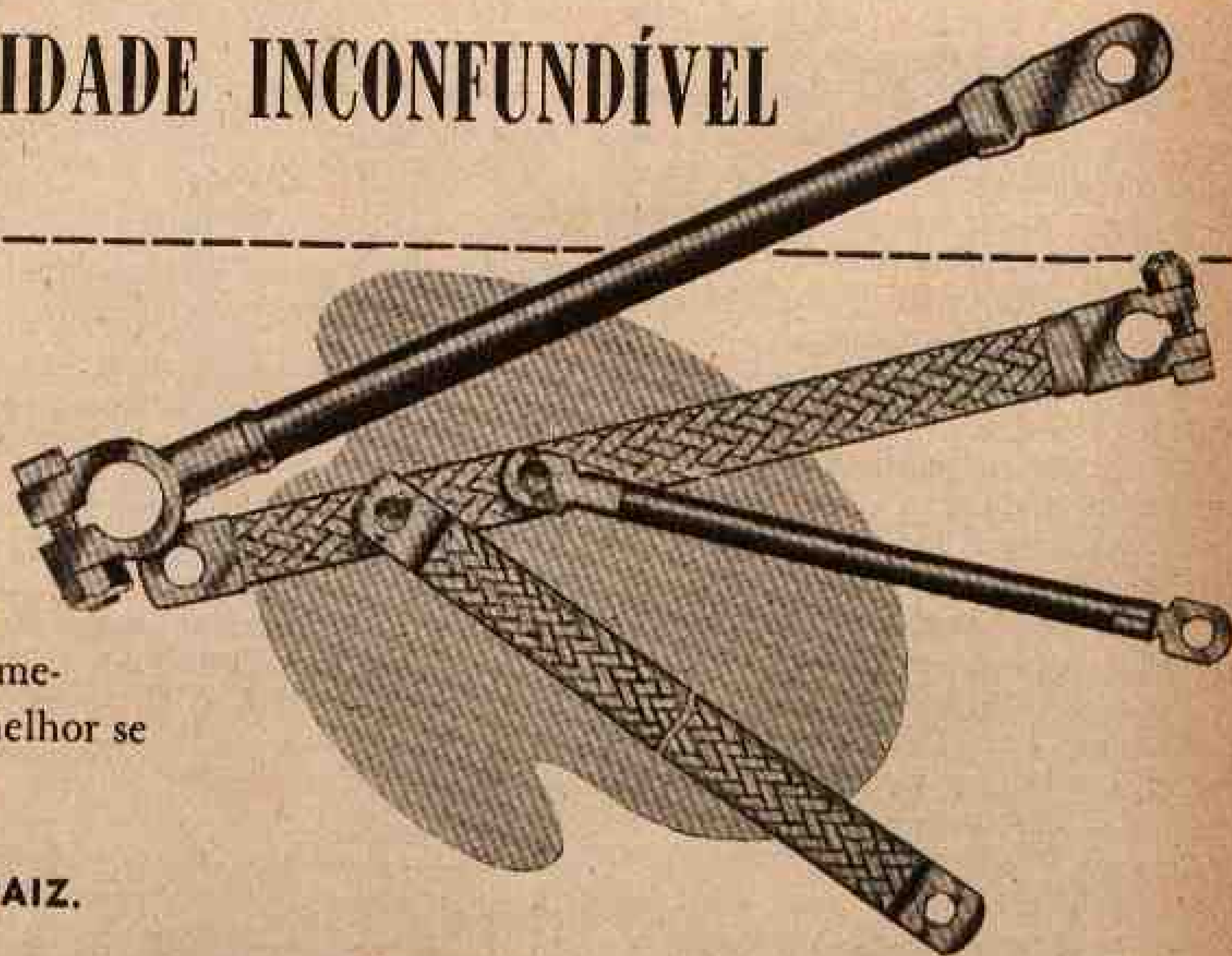
São fabricados no Brasil pela

METAL LEVE S/A

SÃO PAULO — RUA DA INDEPENDÊNCIA, 480 — TELEFONE: 32-8634 — End. Telgr.: "METALEVE"



QUALIDADE INCONFUNDÍVEL



• Os conhecidos cabos de baterias marca

"SAIMPEX"

distinguem-se pela inconfundível qualidade e acabamento. Para melhores resultados exija o que de melhor se fabrica no ramo.

DISTRIBUIDORES EM TODO O PAIZ.

FABRICANTES

NOGUEIROL BOTURÃO S. A.

SÃO PAULO
Rua Vitória 582/592 — C. P. 3318
Endereço Telegráfico "ZULAN"

elevado grau de desenvolvimento dêsse ramo no país.

•

A Ford Aumenta a Compra de Peças de Fabricação Brasileira

A Ford Motor Company, em São Paulo, de tal maneira está se utilizando de peças de fabricação brasileira, que já se pode dizer que cada unidade por ela montada no Brasil, possui uma crescente percentagem de peças completas e produtos manufaturados no Brasil. Para isso, mantém um laboratório de física e química e um contrôle estatístico das condições de perfeição da produção local, que fazem parte de sua Seção de Contrôle de Qualidade. A essa seção está afeto o trabalho de análise dos materiais fornecidos pela indústria brasileira.

Com o objetivo de adquirir uma quantidade cada vez maior de materiais de fabricação brasileira, a Ford acaba de importar um grande equipamento de instrumentos de precisão para testes. Já em pleno aproveitamento, êsses instrumentos vêm demonstrando a qualidade superior dos produtos nacionais já testados, muitos dos quais, depois de todos os exames, são revendidos, em todo o país, com a marca Ford. Os instrumentos de testes determinam a fôrça, resistência, dureza, precisão, desgaste e estrutura granular do aço e dos materiais nacionais, empregados pela Ford, inclusive combustíveis em geral, óleos e fluidos para freios. A composição técnica dos materiais é submetida ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas da Universidade de São Paulo, que determina sua qualidade.

Os testes e ensaios são efetuados em amostras dos materiais, mas nos casos das peças pequenas (como parafusos), compradas em grandes quantidades, o sistema usado é o de colheita de amostras, de acôrdo com uma tabela de probabilidades, que elimina, pràticamente, possibilidade de êrro. Assim são testados pistões, pinos, peças de borracha, fluidos para freios, molas, buchas, suportes para motores, bombas d'água, vidros temperados, baterias, artigos de tapeçaria, papelões, oleados, plásticos e muitos outros produtos de fabricação nacional.

De tal maneira está aumentando a aquisição de produtos brasileiros pela Ford, que seu laboratório — que só possuia três técnicos — passou a possuir quatorze. E um índice da importância crescente da contribuição da indústria nacional na produção da Ford, no Brasil, é a aquisição, em grande escala, de aparelhos de testes, para aquilatar a qualidade dos produtos fabricados em nosso país. De acôrdo com os testes realizados, a alta qualidade dos produtos da nossa indústria é um fato comprovado, o que, certamente, constitui um motivo de satisfação para todos os brasileiros.



O PROBLEMA DO ESTACIONAMENTO
Em Omaha, Nebraska, uma cidade de apenas 250 000 habitantes, o problema do estacionamento já é um fato. Êsse problema, contudo, está sendo resolvido com a construção de garagens de estacionamento como a que se vê nesta foto, que nos foi enviada daquela cidade americana pelo engenheiro Richard B. Scott, que residiu no Brasil vários anos.

•

Em Maio o I Salão Internacional de Automóveis no Brasil

O Automóvel Clube do Brasil vai promover, em maio do ano próximo, um salão internacional de automóveis, nos moldes dos organizados nas grandes capitais européias e ao qual concorrerão tôdas as fábricas dos Estados Unidos e da Europa — anunciou o sr. Alex Miranda Jordão, diretor social daquela entidade e que chegou da França pelo «Lavoisier».

Entre as atrações do salão, que será o primeiro realizado na América do Sul, figura um carro de fabricação italiana, todo de matéria plástica transparente, exibido recentemente em Paris, o qual, embora impróprio para climas como o nosso, dá uma idéia da possibilidade do emprêgo dêste material, na indústria automobilística.

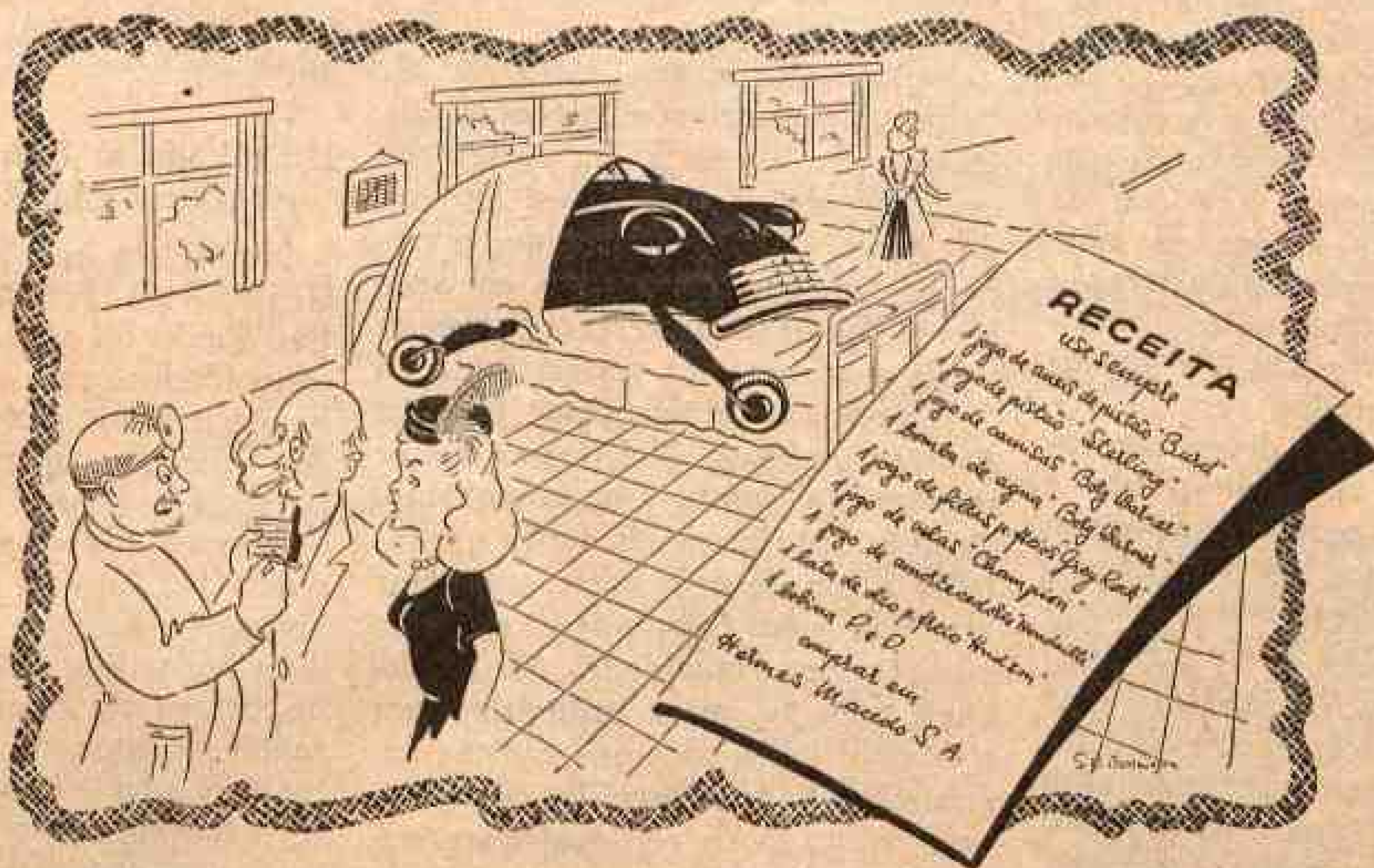
O Sr. Miranda Jordão declarou que manteve entendimentos com as

O BRASIL IMPORTOU 80.000 VEICULOS NOS 8 PRIMEIROS MESES DE 1952

O número de veículos motorizados no Brasil cresce continuamente, em que pesem as restrições da importação.

Até 31 de agôsto último, ou seja nos dois primeiros quadrimestres de 1952 entraram em nosso país os seguintes veículos, por espécie e procedência:

Procedência	Automóveis	Caminhões e Ônibus	Total
Estados Unidos	17.857	41.063	58.920
Inglaterra	5.355	2.041	7.396
Alemanha	1.844	4.865	6.709
França	1.062	548	1.610
Itália	181	1.880	2.061
Suécia	235	1.282	1.517
Tchecoslováquia	334	29	363
Japão	61	70	131
TOTAL	26.929	51.778	78.707



HERMES MACEDO S/A

BARÃO do RIO BRANCO, 195/209
CURITIBA

CURITIBA — PONTA GROSSA — LONDRINA — MARINGÁ — BLUMENAU

★ ★

INDÚSTRIAS DE PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS

STEOLA S. A.

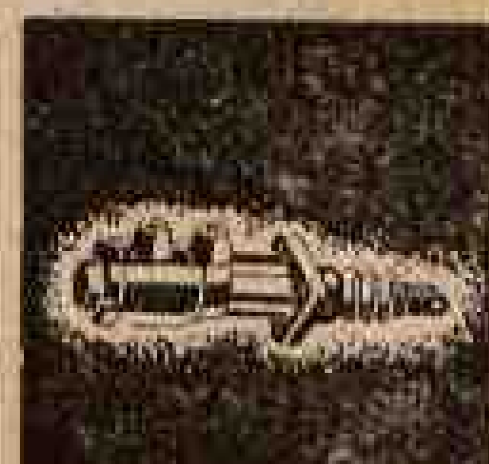
Filtros - Frisos - Vidros plásticos - Canos e Silenciosos - Retentores - Lanternas e faróis. Protetores de pára-choques

FABRICA:
Rua Padre Adelino, 1588

ESCRITÓRIO:
Rua do Gazômetro, 541
SÃO PAULO

★ ★









Voga Publicidade

Maior segurança com

FREIOS E
GIRLING
AMORTECEDORES

SERVIÇO AUTORIZADO

Borghoff S.A.

RIO
RUA RIACHUELO, 243

SÃO PAULO
AV. GAL. O. DA SILVEIRA, 63



diretorias de todos os Automóveis Clubes da Europa, obtendo apoio para o Salão do Rio, que, por certo, será um grande acontecimento. Outra novidade que revelou o diretor social do A.C.B. foi a colocação de ônibus brasileiros em tôdas as capitais européias, a partir do ano próximo, para conduzir os nossos visitantes aos pontos de atração turística. Êstes ônibus, que servirão também a turistas de outros países, serão pintados com as côres nacionais e a sua decoração interior será feita com fotografias e mostruários de coisas brasileiras, contribuindo assim, para a propaganda do Brasil em todos os recantos da Europa.

O sr. Miranda Jordão, em suas declarações fêz referências ao tráfego de Paris, que, contando com mais de 800 mil veículos, é muito menos complicado e desastroso do que o do Rio, que tem apenas 100 mil. Atribui êle esta diferença à educação dos motoristas, que acatam cegamente as ordens dos guardas de trânsito, obedecem à sinalização e, ademais, não saem de suas filas, para tentar cortar a frente dos veículos que vão ao lado.

Na capital francesa há escolas para ensinar ao público as leis de trânsito, frequentadas até por crianças, recebendo lições com automóveis de brinquedo. O Automóvel Clube do Brasil vai cogitar de introduzir escolas dêsse tipo em nosso país.

•

Aumento De Capital Da Dunlip Do Brasil S. A.

A Grande Fábrica Em Construção Em Campinas — Informações do Diretor-Superintendente da Companhia

A Dunlop do Brasil S. A. está construindo, em Campinas, uma grande fábrica para a produção de pneumáticos e demais artigos e aparelhamentos de sua fabricação. Ao mesmo tempo que registra essa fase de seu desenvolvimento industrial, reestrutura seu capital, aumentando-o de Cr$ ...... 50.000.000,00 para Cr$ .... 200.000.000,00. Dos Cr$ .... 150.000.000,00 de aumento, a metade foi integralizada pelo grupo «Dunlop», da Inglaterra, devendo o restante, uma vez transcorrido o prazo de trinta dias de preferência a que, nos têrmos da resolução da assembléia geral, têm direito os atuais acionistas, ser oferecido ao público.

A propósito, o sr. Dudley A. C. Bennett, diretor-superintedente da Dunlop do Brasil S. A., esclareceu que o desenvolvimento da Dunlop do Brasil S. A. tem sido muito grande e compensadores os seus lucros. Decidindo oferecer ações ao público, a diretoria teve a intenção de convidá-lo a participar também dêsses benefícios. Nos têrmos do que dispõem os estatutos da companhia, às ações preferenciais serão garantidos juros de 8% sôbre seu valor nominal, não cumulativo, e participação, em igualdade de condições, com as ações ordinárias, em todos os dividendos que a estas forem atribuídos acima da porcentagem indicada, e em quaisquer outras vantagens.

Concluindo suas informações sôbre o futuro da Dunlop do Brasil S. A., o sr. Bennett acrescentou que a fábrica de Campinas, a mais moderna do mundo, está sendo construída por duas firmas brasileiras, com a colaboração de engenheiros especializados inglêses.

Tôda a maquinaria e o aparelhamento foram adquiridos na Inglaterra. Todos os recursos técnicos e resultados de pesquisas científicas da «Dunlop» na Inglaterra ou em outras partes do mundo serão colocados à disposição da fábrica de Campinas, segundo contrato firmado entre a «Dunlop Rubber Co. Ltd.» e a Dunlop do Brasil S. A.

•

Dificultada a Entrada Dos Automobilistas No Rio De Janeiro

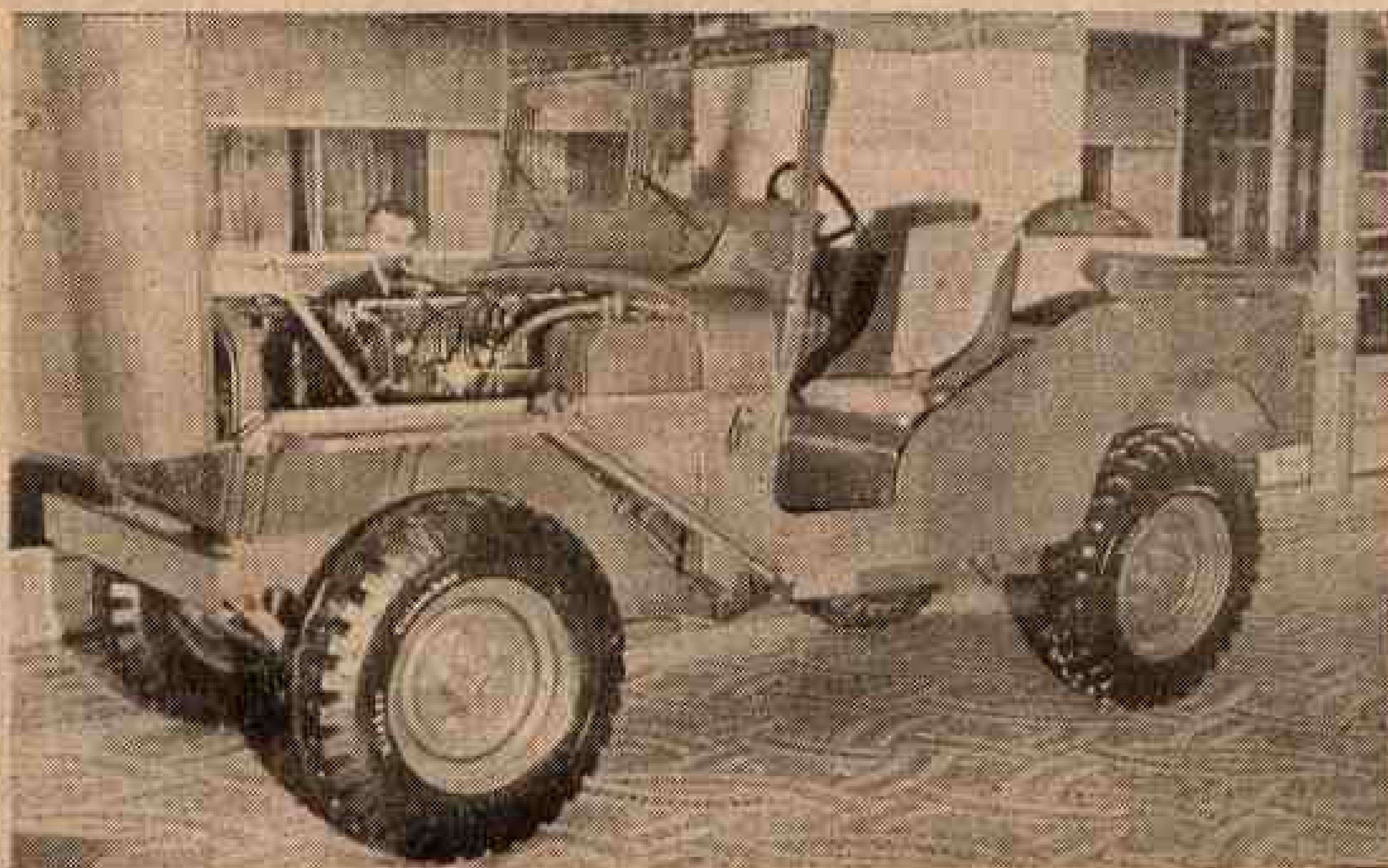
Na última reunião do Conselho Regional do Trânsito do Estado de São Paulo foi ventilado o caso das dificuldades que a polícia carioca impõe aos automobilistas dos Estados que demandam a capital do país.

Mesmo que o automobilista pretenda permanecer apenas algumas horas, é obrigado a comparecer a duas repartições diferentes, munido de estampilhas, em horários diferentes, para obter verdadeiros «Vistos» em seus «Passaportes» que outra coisa não são os cartões de entrada que lhe dão na barreira.

Além dessas exigências, os automóveis são vasculhados à procura de arma e, encontrado um revólver, mesmo havendo licença de porte de arma, esta é declarada não vigorar ali, a arma é apreendida.

É uma grande diferença do que ocorre em São Paulo, onde todo carro que chega encontra o máximo de facilidades.

Foi pedida a interferência do Conselho Nacional de Trânsito, ao qual compete regulamentar o uso legítimo das nossas vias públicas.



UM VEICULO FRANCÊS TIPO «JEEP» —

Esta versão francesa do jeep americano foi muito apreciada no recente Salão de Paris. Construído para o exército francês pela Delahaye, tem motor de 63 HP e tração nas 4 rodas.

Para a moderna oficina de freios...

Duas ofertas

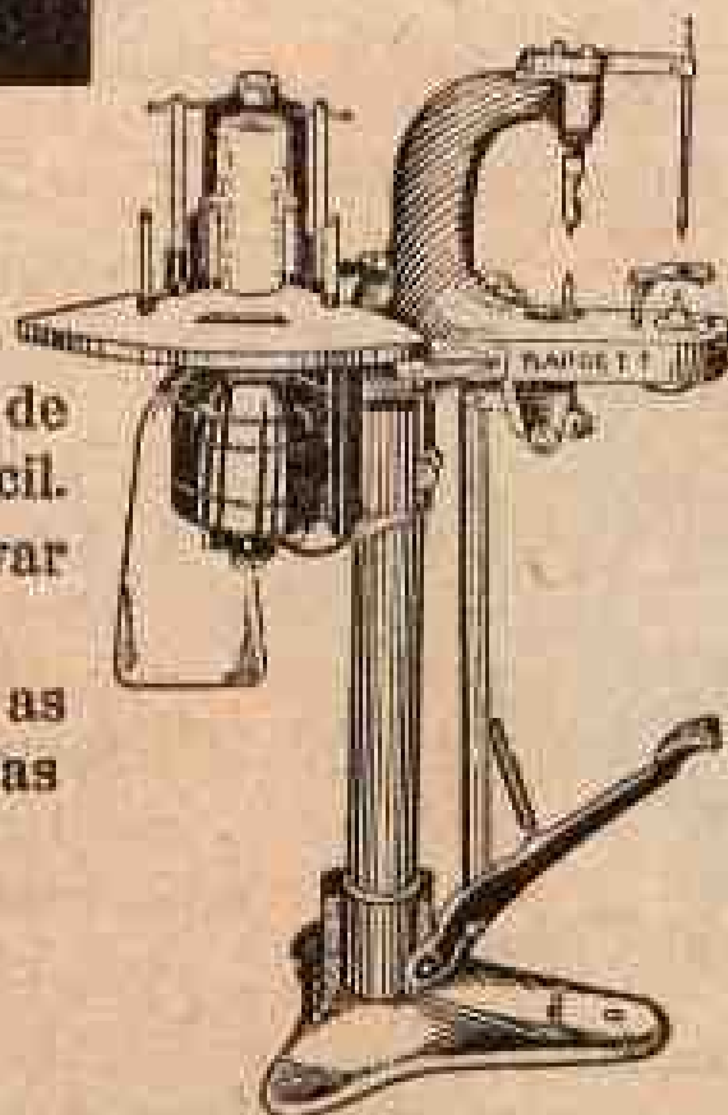


COBIMA

dos afamados produtos

Barrett

GRAVADORA VERTICAL



1

- Construção simples, de manejo seguro e fácil.
- Dispositivo para cravar e descravar.
- Fornecida com tôdas as ferramentas necessárias



RETIFICADORA DE TAMBOR

2

- Máquina automática, motor 115 volts, retificando tambores de 7 1/2 a 20".
- Dez velocidades controladas por reostato.
- Equipame..to fornecido normalmente para carros de passeio.
- Equipamento extra para maio-diâmetros.

Cobima

DISTRIBUI SEMPRE O MELHOR!

Cia. Brasileira Importadora de Materiais Automotores

Capital realizado Cr$ 10.000.000,00

Rua Figueira de Melo, 237 - Tel.: 48-1111 - Rio de Janeiro

Voga Publicidade

Motores*

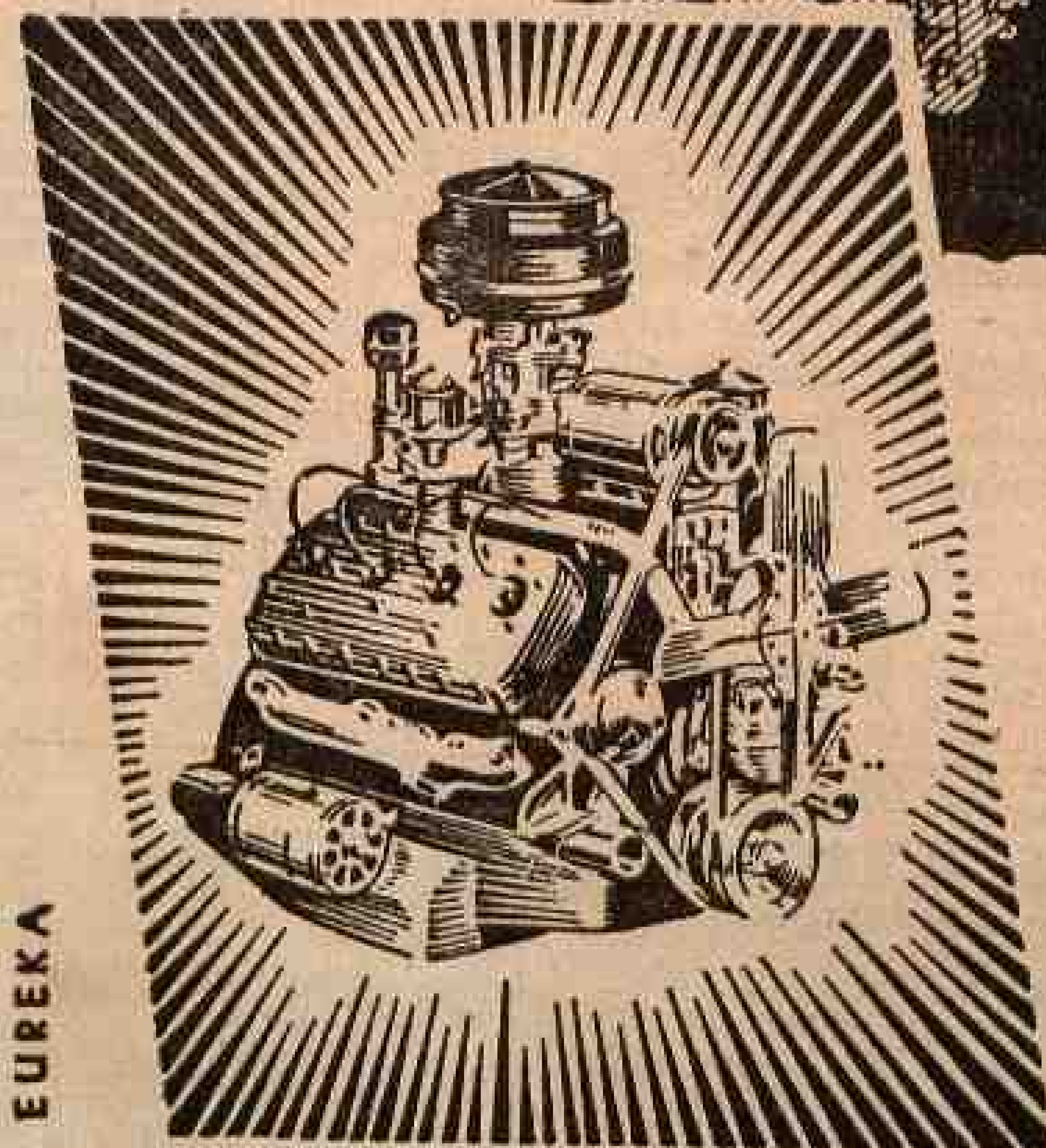
recondicionados

à base de troca



FORD
CHEVROLET
DODGE
PLYMOUTH
DE SOTO
E OUTROS





EUREKA

MARIEN S/A

INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Al. Cleveland, 509
Fones: 51-4714-51-8172
Cx. Postal 3990-S. Paulo

Acontecimento No Comércio Automobilístico

Teve grande êxito a I Exposição Estadual de Peças e Acessórios de Automóveis do Rio Grande do Sul

NUMA bela demonstração de vitalidade e maturação do Estado do Rio Grande do Sul acaba de assumir posição de grande destaque no ramo do automóvel com o êxito da sua I Exposição de Peças e Acessórios, efetuada em Pôrto Alegre em novembro último.

O certame foi promovido pela Associação Profissional da Indústria da Construção e Montagem de Veiculos do Rio Grande do Sul, tendo sido inaugurado solenemente pelo Governador do Estado no dia 14 de novembro, em amplas instalações à avenida Farrapos, em pavilhões da firma Cirei S. A.

Constituiam a Exposição mais de 30 painéis com peças e acessórios para automóveis, todos de fabricação gaúcha de fábricas tanto da capital como do interior do Estado.

Viam-se ali peças e acessórios dos seguintes fabricantes:

— Auto Vidros Metal Cromo Ltda.
— Auto-Rubber
— Artefatos de Borracha Motoflex
— Artefatos de Borracha Fabo
— Galvanoplastia São Caetano
— Forjas Taurus
— Bonnato & Irmãos
— Borbonite
— Erich Struns
— Martau
— Metalúrgica Nunes, Indústria de Electro-Aços Plangg (de Novo Hamburgo)
— R. B. Albanus
— Ramminge & Cia. Ltda.
— Renner S. A.
— Darcy Van Der Alen
— Manufatora de Artefatos Latex
— Cipriano Micheleto S. A.
— Sociedade Manufatora Guarani Ltda.
— Mario Stangerline, Indústria de Molas Carlo (de Erechim)
— Mecânica Urânia Ltda.
— Cutelaria Rikes Ltda.
— Walter Koliver & Cia.
— Norberto Pielen
— Indústria de Acessórios S. João Ltda.
— Rocco R. J. Aloise
— Mecânica Industrial Colar Ltda.



ECONÔMICO AUTOMÒVELZINHO DE 3 RODAS — Êste novo A. C. Petite, de 3 rodas, foi exposto no Salão de Londres e seu fabricante pretende lançá-lo nas Índias Ocidentais. Tem 2 lugares e o consumo é apenas de 1 galão por 70 milhas.

O grande animador da Exposição, o sr. Cipriano Micheleto, presidente da Associação Profissional da Indústria de Construção e Montagem de Veiculos, estava radiante.

Além do Governador, numerosas altas autoridades estiveram presentes e mostraram-se entusiasmadas com o que viam.

*

Nos dias em que esteve franqueada à visitação pública, a Exposição foi muito visitada: comerciantes, industriais, automobilistas, mecânicos acorriam curiosos e satisfeitos de conhecer o que já se fabrica em nossa pátria no ramo do automóvel.

Inúmeras foram as transações e encomendas que decorreram dessa maior divulgação.

*

Os que não puderam ir a Pôrto Alegre terão outra oportunidade de conhecer a indústria especializada gaúcha: os stands da exposição sulina figurarão na próxima Exposição Nacional de Peças e Acessórios, a efetuar-se no Rio.

A Câmara De Ar Vai Tornar-se Uma Peça De Museu

Requerida em 1947, foi agora em 1952 concedida a Goodrich a patente de invenção do pneumático sem câmara de ar. E desde essa época a Companhia já vendeu mais de 1 milhão de tais pneus.

Agora, em face da aceitação do artigo, possivelmente as demais companhias passarão a preferi-lo.

Alguns fabricantes de automóveis americanos já estão estudando a conveniência de entregar seus carros com pneus sem câmara de ar, como equipamento normal ou opcional.

Segundo Goodrich, a câmara de ar será muito breve uma peça de museu.

A produção dos novos pneus já triplicou êste ano e tôdas as medidas estão sendo tomadas para incremento da fabricação, bem como para aperfeiçoamento do artigo, maior quilometragem, maior segurança, etc.

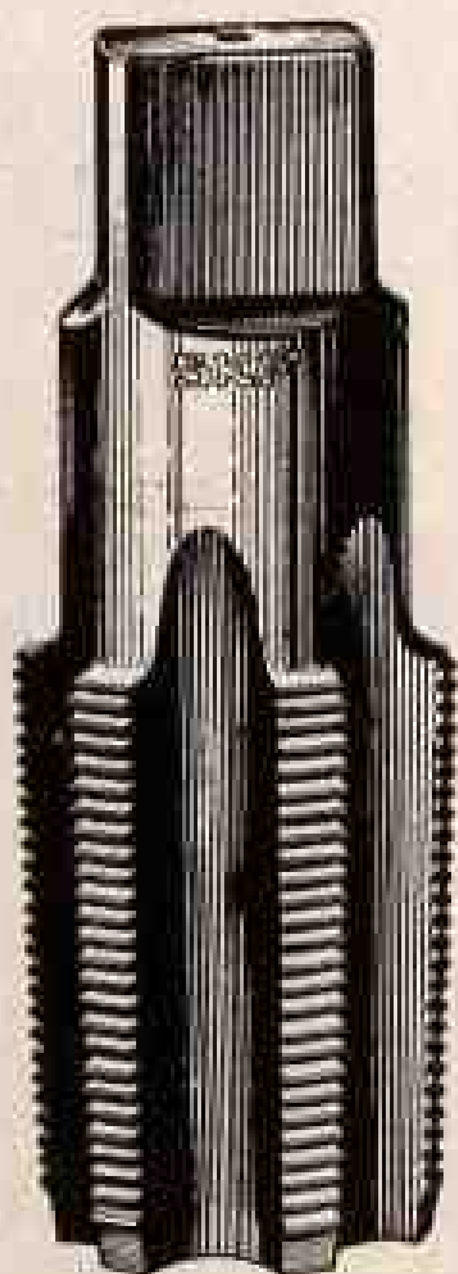
O pneu sem câmara de ar era o sonho de todo automobilista pois o pneu que se esvazia na estrada ou na rua, é uma das grandes «misérias» do automobilismo.

Não se compreendia que êste ponto não encontrasse solução.

COSSINETES e MACHOS



Para rôscas de todos os padrões comumente usados.



RECONHECIDOS COMO OS MELHORES NO MERCADO

- Garante-se que o êrro no passo não excede de 0,005 mm por 25,4 mm de corte.
- Perfil de rôsca exato e uniforme.
- Feitos de aço sueco da mais alta qualidade.
- Durabilidade muito maior que a dos cossinetes e machos comuns.

Em outras palavras:
Abrem rôscas perfeitas ao menor custo.

COMPANHIA SKF DO BRASIL
ROLAMENTOS

MATRIZ: RIO DE JANEIRO FILIAIS: SÃO PAULO PORTO ALEGRE RECIFE

Velas

BLUE CROWN HUSKY



TRI-CAMPEÃ

da Corrida de 500 milhas em Indianapolis, E. U. A.

1º LUGAR EM 1947, 1948 e 1949.



BORG-WARNER INTERNATIONAL

RIO DE JANEIRO, Borgauto S. A., Rua S. Cristovão 1254; SÃO PAULO, Três Leões, Cia. de Com. Ind. e Representações, Av. S. João 1072-1116; CURITIBA, Hermes Macedo, S. A., Rua B. do Rio Branco 195-209; PORTO ALEGRE, Distribuidora de Auto-Peças, Ltda., Av. Farrapos 579; SALVADOR, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da Belgica 1; FORTALEZA, A. Pinheiro & Cia., Rua B. do Rio Branco 635-645; RECIFE, Auto Industrial Comercial Ltda., Rua da União 36; BELÉM, Marinho & Araujo, Praça da República 21

ROLAMENTOS **HOOVER**



DE CAIXA ASSENTADA UMA CARACTERÍSTICA EXCLUSIVA DE HOOVER

30% de maior capacidade - maior duração !

PISTÕES

STERLING



PADRÃO DE QUALIDADE — PISTÕES DE ALUMÍNIO DE TODOS OS TIPOS !

DISTRIBUIDORES DE PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES

RIO DE JANEIRO

BORGAUTO S. A.
Rua S. Cristovão, 1254
Caixa Postal 3301
End. Tel.: "Borgauto"

SÃO PAULO

TRES LEÕES, CIA. de COM., IND. e REPRESENTAÇÕES.
Av. S. João 1072 - 1116
Caixa Postal 2853
End. Tel.: — "Tresleões"

CURITIBA - PARANÁ

HERMES MACEDO S. A. IMP. E COM
Rua Barão do Rio Branco, 195-209
Caixa Postal 88
End. Tel.: — "Hermacio"

PORTO ALEGRE - R. G. SUL

DISTRIBUIDORA DE AUTO-PEÇAS LTDA
Avenida Farrapos, 579
Caixa Postal 4
End. Tel. — "Autopeças"

SALVADOR - BAHIA

AUTO INDUSTRIAL COMERCIAL LTDA.
Rua da Belgica, 1
Caixa Postal 907
End. Tel. — "Parts"

FORTALEZA - CEARÁ

A. PINHEIRO & CIA
Rua Barão do Rio Branco, 635/45
Caixa Postal 527
End. Tel. — "Apinheiro"

RECIFE - PERNAMBUCO

AUTO INDUSTRIAL COMERCIAL LTDA.
Rua da União, 36
End. Tel. — "Parts"

BELÉM - PARÁ

MARINHO & ARAUJO
Praça da Republica, 21



BORG-WARNER INTERNATIONAL

310 SOUTH MICHIGAN AVE., CHICAGO, ILL., E.U.A.

EQUIPAMENTO COMPLETO DE

OFICINA DE VÁLVULAS





- Lixadoras de Fita
- Esmerilhadoras de Bancada
- Perfuratrizes
- Martelos de Paralamas
- Colunas de Perfuratrizes
- Retificadoras
- Martelos Elétricos
- Chaves de Impacto
- Tesouras
- Chaves de Porcas
- Polidoras
- Lixadoras
- Serras
- Chaves de Parafusos
- Roscadeiras Internas
- Refrentadores de Válvulas
- Retificadoras de Sedes de Válvulas
- Estojos de Ferramentas Pneumáticas

Oito oficinas de válvulas completas . . . dez estojos completos para retificação de sedes de válvulas . . . a mais ampla escôlha de acessórios e equipamento para recondicionamento de válvulas para todo tipo de motores. Apresentado pela mais moderna e mais eficiente marca de refrentadoras de válvulas, em uso nas garagens de tôda parte, eis aqui o magnífico conjunto de oficinas de válvulas THOR. Para demonstração, procure o seu distribuidor Thor.

Thor Tool Hemisphere, Inc.

Visconde do Parnahiba 1199, São Paulo
Caixa Postal 2899



Peça o Catálogo 2-E (GRATUITO) com a lista completa dos produtos elétricos e automotrizes Thor.

FERRAMENTAS

MECÂNICAS PORTÁTEIS



ELÉTRICAS • PNEUMÁTICAS

Seleção do Pessoal para Oficina Mecânica

(Continuação)

IV

RUI D'ELIAS

Substituição De Mecânicos

A substituição freqüente de mecânicos, em uma Oficina, embora cause prejuizo à mesma, geralmente não oferece problema sério. Contudo há certas coisas que causam insatisfação ao empregado, sendo que o Chefe da Oficina deve procurar evitar descontentamentos que contribuem para a constante substituição de operários. Um empregado descontente não é elemento de valor para uma emprêsa e, pelo contrário, só pode ser prejudicial, uma vez que não gosta do seu emprêgo.

O descontentamento, geralmente, causa o seguinte:

a) O empregado desanima e provoca desavenças entre os seus colegas.
b) Torna-se descuidado e não se pode ter confiança no seu trabalho.
c) Largará o emprêgo e irá trabalhar para outra firma.

Quando o empregado larga o emprêgo, naturalmente isso é preferivel a continuar na Oficina nas circunstâncias mencionadas sob as letras "a" e "b". Entretanto, o descontentamento pode ser evitado se se procurar e sanar a causa. Eis porque damos a seguir, algumas das causas e como saná-las:

1. *Não gosta dos trabalhos que lhe são dados.*

É muito natural, que uma pessoa não aprecie os trabalhos para os quais não tem inclinação. A solução será transferi-lo para outro trabalho que lhe seja mais agradável; entretanto, há individuos que não se adaptam a serviço algum, sendo, sem dúvida, melhor que deixe o emprêgo para outro que produza mais.

2. *Más condições de trabalho.*

Em resumo, isto significa:

a) Falta de asseio na Oficina;
b) Má ventilação e toiletes anti-higiênicas;
c) Oficina mal abrigada contra chuvas, frio, etc.;
d) Falta de acomodações para refeições, troca de roupa, etc.

Temos observado que, atualmente, a comodidade oferecida no ambiente de trabalho, é um fator de fixação do empregado.

3. *Sortimento incompleto de ferramentas e peças.*

Pode ser que as máquinas e equipamentos não funcionem bem, oferecendo mesmo, perigo ao trabalhar com elas. Nas oficinas em que se adota o sistema de pagamento por tarefa, é natural que os mecânicos não se sintam satisfeitos por verem que seus trabalhos não podem ser terminados no tempo certo, devido à falta ou defeito do equipamento, ou por se achar a Oficina longe da Seção de Peças, obrigando-os a perdas de tempo.

4. *Ordenados.*

Se o mecânico fôr principiante, o Chefe da Oficina deve ter a preocupação de dar-lhe as instruções adequadas para que progrida. Se o empregado ganha sòmente por tarefa, pode ficar descontente por não ter trabalho suficiente para mantê-lo ocupado. Obtendo-se mais trabalho para a Oficina, isto pode ser fàcilmente remediado. Há casos em que o mecânico tarefeiro tenha alcançado o seu máximo de produção; neste caso, o operário pode ser conservado no seu trabalho se se lhe der uma gratificação. Se fôr, realmente, um bom mecânico e se puder fazer qualquer trabalho, o seu problema pode ser resolvido, pagando-lhe por hora.



NOVA BOMBA DE GASOLINA AUTO-LITE —
Esta nova bomba de gasolina Auto-Lite tem capacidade para impelir 40 galões por hora e evita pràticamente o afogamento do motor. É do tipo de diafragma e utiliza balancim de uma só peça. A nova bomba está sendo usada como equipamento original em várias marcas de automóveis e é fornecida para substituição pela Divisão de Peças da Auto-Lite.

5. *Número insuficiente de trabalhos por tarefa.*

Quando não há trabalho suficiente, onde se adota o sistema de trabalho por tarefa, o mecânico não pode ganhar o bastante para viver. Em tais condições, o Chefe da Oficina deverá recorrer a seus clientes para conseguir mais trabalho. Para isto, poderá recorrer ao seu fichário para saber quais os freguezes que, há muito tempo, não vêm à Oficina e que devem estar necessitando de serviços.

6. *Falta de promoções.*

Todos os trabalhadores estão ansiosos por melhorar de emprêgo e ganhar melhores ordenados. Alguns são mais ambiciosos do que outros e, quando fazem trabalhos melhores e demonstram mais entusiasmo, tal interêsse deve ser compensado. Quando se dão vagas dentro da organização, devem-se preencher as mesmas dando-se preferência aos empregados que já trabalham na Firma, ao invés de preenchê-las com empregados de fora. Um sistema de treinamento de empregados concorre para adaptar o empregado em qualquer vaga que se der. E' função do Chefe de Oficina observar, constantemente, os seus mecânicos e dar-lhes sempre oportunidade de serem promovidos.

7. *Favoritismo na distribuição do trabalho.*

Certos chefes de oficinas demonstram algum favoritismo quando distribuem trabalhos mais fáceis e lucrativos a mecânicos de sua simpatia pessoal. Não há dúvida de que, para haver harmonia no trabalho de uma oficina, os empregados devem ter o mesmo valor para o Chefe de Oficina.

8. *Os mecânicos mais velhos podem ter inveja dos mais novos.*

O fato de um empregado ser mais velho na idade ou no serviço não quer

dizer que tenha o direito de ganhar mais dinheiro.

Geralmente, o empregado que trabalha há mais tempo em uma Firma deve ganhar mais, porque produz mais, entretanto, se não produzir, terá de contentar-se em receber menos. Se o empregado possuir habilidades fora do comum, deverá ser compensado por qualquer forma sugerida sob o título "compensação", a seguir.

9. *Roubos.*

Quando um mecânico rouba ferramentas, ou qualquer outro objeto, de seus colegas, da Firma, ou dos clientes, não merece pertencer à Organização e deverá ser, imediatamente, despedido, porque o seu trabalho, por melhor que seja, não compensa os transtornos e inconveniências que causa.

10. *Falta de reconhecimento e repreensão injusta.*

O Chefe da Oficina deve procurar conhecer os seus empregados e saber como tratá-los. Quando houver necessidade de chamar a atenção de algum empregado, isto deve ser feito em particular. Entretanto, quando mereça, deve ser elogiado, sendo aprovável que se faça na presença dos demais.

11. *Parasitas.*

Embora, atualmente, exista uma tendência, entre os trabalhadores, para não fazerem muito esfôrço físico, ainda há grande parte dos mesmos que estão interessados em produzir trabalho que vale o salário que recebem. Dêste modo, é natural que os que trabalham não apreciem os que vivem desarrumados, fugindo ao trabalho, etc. O parasita não pertence à classe dos homens trabalhadores e sua presença entre êstes só lhes causa aborrecimentos. Tão logo o Chefe da Oficina perceba a existência de tal indivíduo entre os seus mecânicos, deve despedi-lo, antes que cause prejuízo maior.

Compensação

É impossível estabelecer um padrão para pagamento do pessoal de oficina, porque as condições variam conforme a região. Para estabelecer uma regra, teríamos de tomar em consideração tôdas as condições existentes, porque sabemos que os ordenados variam de acôrdo com o custo de vida e outras despesas de cada lugar.

Sabemos que, para manter os empregados satisfeitos, é necessário que os ordenados sejam satisfatórios.



— Pois é, agora livrei o sr. para sempre das importunações dêsses dois fregueses, posso apostar que nunca mais êles voltarão aqui!

Com tôda a razão, os empregados esperam receber pelos seus trabalhos o suficiente para manterem suas famílias no nível de vida em que estão acostumadas. Entretanto, há certas condições que influem sôbre os ordenados, tais como: concorrência, acordos com sindicatos, pagamentos de gratificações, descanso semanal remunerado, etc.

No Brasil, onde os trabalhadores estão sujeitos às tabelas fixadas pelos Sindicatos, a média dos ordenados se mantém, mais ou menos, no mesmo nível em cada região, motivo pelo qual o ordenado deixa de ser problema para o empregador. No entanto, temos de olhar para as condições sob as quais trabalham os nossos operários e que é, sem dúvida, uma das coisas que os manterá satisfeitos e evitará a constante substituição de empregados. O que mais satisfaz os empregados é:

1º) Mais confôrto no trabalho.
2º) Supervisão mais conscienciosa.

Ou, em resumo:

Uma atmosfera agradável de trabalho.

Plano De Pagamento Por Taxa Fixa

A questão dos trabalhadores serem pagos por hora, ou de acôrdo com uma percentagem da importância cobrada do cliente, depende, muitas vêzes, do volume de negócios e das leis sociais.

Quando o volume do serviço é inferior ao número de empregados, isto tende a fazer com que os pagamentos sejam feitos por hora; por outro lado, quando o volume de serviço excede o número de empregados, o pagamento por taxa fixa, numa base de percentagem, é aceitável pelos trabalhadores. Estas condições de pagamento são interessantes, porque, quando há muito trabalho, o indivíduo que produz mais tem a oportunidade de ganhar mais do que os que não têm a sua capacidade de trabalho.

Quando não há restrições, vale a pena ser tomado em consideração o processo de pagamento dos mecânicos de acôrdo com uma percentagem sôbre a importância cobrada do cliente. Êste processo oferece muitas vantagens tanto para a Firma como para os empregados.

Pagamento-Incentivo

O maior interêsse de qualquer trabalhador é saber quanto ganha pelo seu trabalho. Deve-se compreender que isto não é um interêsse egoista ou pelo qual se deva condenar o empregado.

O interêsse na recompensa pelo trabalho de um empregado nada tem a ver com a sua habilidade de produzir e, como é natural, com o desejo de receber um salário maior. Isto deve ser considerado como *estímulo* para que êle produza mais, para benefício da Firma.

O pagamento de gratificações, ou comissões, é um sistema interessante para fazer com que os empregados produzam mais.

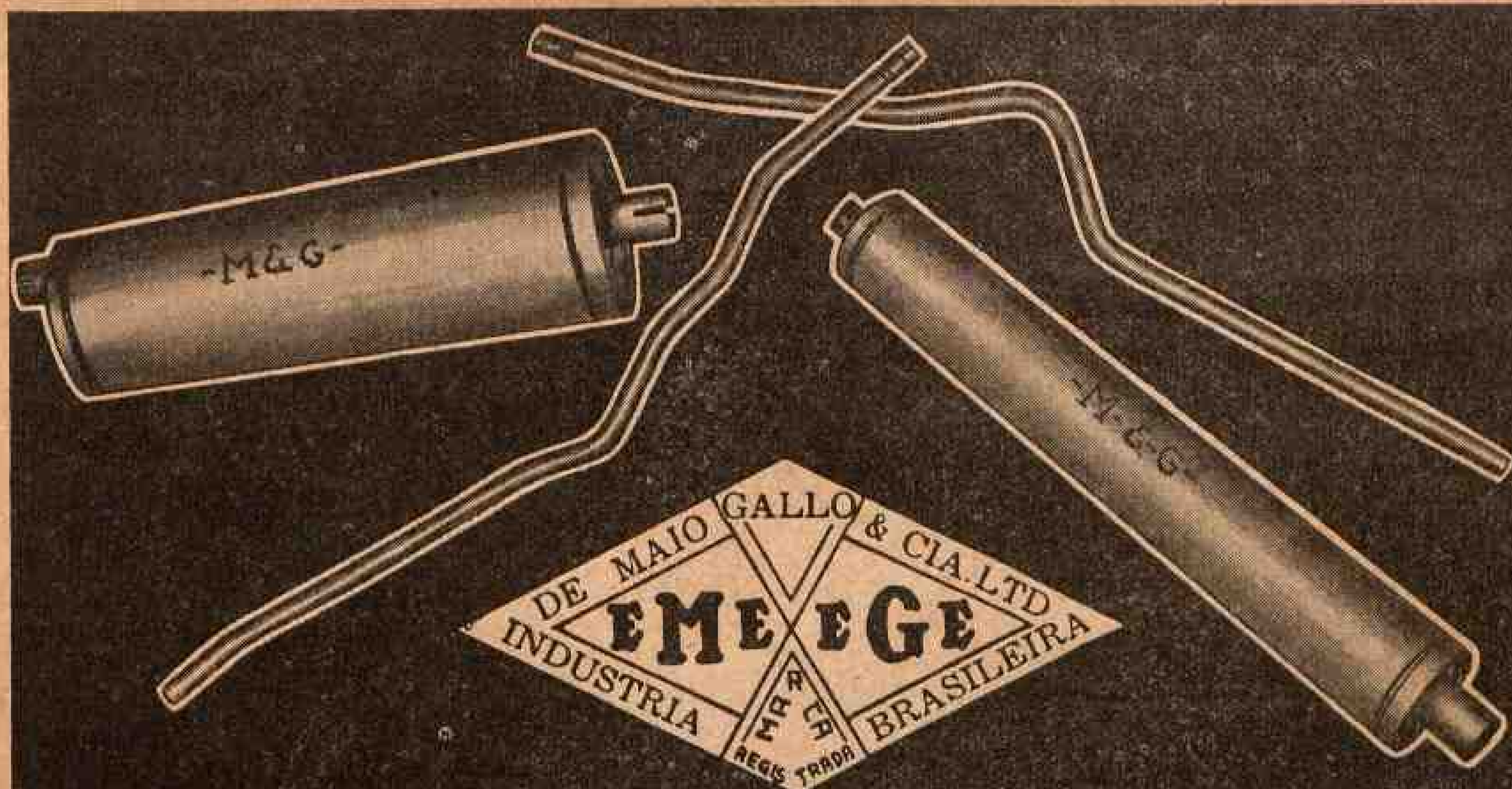
O *pagamento-incentivo* pode ser feito de várias formas, como sejam:

a) Por meio de uma comissão.
b) Por salário e comissão.
c) Por percentagem sôbre os lucros.

Gratificações Ao Pessoal Da Oficina

Algumas firmas já adotaram certas idéias em seus negócios e tiveram resultados satisfatórios. Recentemente, chamou-me a atenção um dêstes planos que deu excelentes resultados, não só para aumentar o rendimento geral do negócio como, também, para proporcionar uma compensação satisfatória a todos os empregados. E' uma fórmula interessante e que deve ser estudada com interêsse por todos aquêles que desejam, com sinceridade, aumentar a produção de suas oficinas:

> A Gerência de uma firma "X" verificou que, durante os primeiros 6 meses de funcionamento de sua oficina, o lucro das vendas de serviço regularam, em média, em Cr$ 10.000,00 por mês. Tomaram esta importância como base e informaram ao



pessoal da Oficina que pagariam 5 por-cento, a título de bonificação, (para ser repartida ENTRE TODOS os empregados da Oficina) sôbre todo o lucro que ultrapassasse a importância de Cr$ 10.000 a Cr$ 15.000; 10 por-cento sôbre todo o lucro que ultrapassasse a importância de Cr$ 15.000 a 20.000 e, 30 por-cento sôbre todo o lucro que ultrapassasse a importância de Cr$ 20.000.

Não é preciso acrescentar que esta proposta teve resultados magníficos pelo aumento considerável das vendas de serviços e que êsse aumento foi sendo progressivo todos os meses, sem haver relativo aumento nas despesas da Oficina. Dêste modo, foi possível pagar uma boa gratificação, sem aumentar as despesas da Firma.

Sem dúvida, essa Organização lucrou com a idéia porque o aumento das vendas se deu em virtude da forma de gratificação e, é curioso notar que, embora essa gratificação seja grande, o lucro da Firma, que também não é pequeno, só pôde ser obtido em virtude da fórmula de compensação.

É muito importante saber-se que, onde quer que esta gratificação, baseada em percentagem, seja adotada, *deve-se beneficiar a todo o pessoal da Oficina (sem exceção)*, pois só assim *todos* se esforçarão em aumentar as vendas.

Gratificação Da Secção De Vendas De Serviço

Em certos casos, talvez seja interessante pôr tôda a responsabilidade do aumento do negócio naqueles que solicitam negócio extraordinário, ou seja, no Vendedor de Serviços e em outras pessoas que fazem as vendas. A Firma, cujo negócio já foi determinado durante certo tempo, pode analisar os esforços de cada Vendedor de Serviços e saber, pela sua produção, o volume de vendas a ser estabelecido como classificação individual.

Em tais casos pode-se oferecer uma remuneração sôbre qualquer aumento de vendas além do usual. De acôrdo com êste sistema, oferece-se uma percentagem sôbre o aumento do volume de negócios feitos por cada indivíduo além do que êle geralmente faz sem interêsse em tal percentagem.

Uma outra comissão pode também ser estabelecida pela venda de acessórios, o que certamente muito viria contribuir para o aumento da venda.

Deve-se, entretanto, ter cuidado para que êste sistema de comissões não faça com que os empregados forcem vendas, façam trabalhos mal feitos ou qualquer outra coisa que desagrade aos clientes.

Importante

Todo o sistema de incentivo deve ser baseado num aumento gradativo de negócios, resultante de maior esfôrço e melhor trabalho, e não em um simples aumento temporário de negócios que, mais tarde, devido a maus trabalhos feitos e falta de atenção adequada aos clientes, pode resultar em perdas, em vez de lucros.

Uma das formas adotadas, a fim de se evitar que os mecânicos façam serviços mal feitos, é a que estabelece que o valor dos serviços aplicados em todos os veículos que voltam com reclamações justificadas é debitado da Oficina, de modo a diminuir-lhe o lucro e, conseqüentemente, a percentagem de comissão dos mecânicos.

O Que Vai Pelo Ramo...

EUGENE WALSH, Diretor Regional para a América Latina da Hudson Motor Car Company, passou recentemente pelo Rio em visita aos distribuidores de sua fábrica, Companhia Comercial e Marítima S. A.

HENRIQUE GEBHARDT, da Oversi Importadora e Exportadora Ltda., do D. F., viajou em princípios de dezembro para a França e Alemanha, onde deverá visitar as fábricas de suas representadas.

J. W. MALONE, Gerente Geral da Nuffield Organization, fabricantes dos Morris, M. G., Riley, Wolseley e Morris Commercial, visitou o Rio recentemente onde tratou com os diretores da Companhia Comercial de Motores e Veiculos — Bramocar — o andamento do projeto de fabricação de seus automóveis no Brasil.

RALPH HARRINGTON, Gerente de Propaganda da The General Tire & Rubber Company dos EE. UU., visitou recentemente o Rio de Janeiro, onde conferenciou com os diretores de sua filiada Pneus General S. A.

STANLEY MARKLAND, Diretor da Leyland Motors Ltd., da Inglaterra, visitou o Rio de Janeiro, onde foi recebido pelos diretores de sua distribuidora, a firma Goodwin, Cocozza S. A.

AUTOMÓVEIS SANTA LUZIA S. A., do Distrito Federal, aumentou o capital para Cr$ 10.000.000,00.

CARBRASA — Carroçarias Brasileiras S. A., do D. F., aumentou o capital para Cr$ 8.000.000,00.

CIA. AUTOMÓVEIS DE MARÍLIA, de Marília, São Paulo, aumentou o capital para Cr$ 2.000.000,00.

D. PASCHOAL S. A., de Campinas, São Paulo, aumentou o capital para Cr$ 3.000.000,00.

INDÚSTRIA DE PNEUMÁTICOS FIRESTONE S. A., abriu uma filial em Belo Horizonte, M. G., atribuindo à mesma o capital de Cr$ 500.000,00.

SABRICO S. A., de São Paulo, Capital, aumentou o capital para Cr$ 32.000.000,00.

VIAÇÃO COMETA S. A., de São Paulo, Capital, aumentou o capital para Cr$ 36.000.000,00.

VOLVO DO BRASIL S. A., do D. F., aumentou o capital para Cr$ 50.000.000,00.

INDÚSTRIA DE PRODUTOS QUÍMICOS GT S. A., de São Paulo, Capital, acaba de lançar no mercado a tinta sintética «Redstar», aumentando sua linha e oferecendo assim, mais um produto dessa conhecida organização.

FIRMAS NOVAS DO RAMO

ABELAMA & IRMÃOS RODRIGUEZ, Neves Paulista, S. Paulo, automóveis, peças «Mercedes Benz», Cr$ 500.000,00, Calixto Cezario Abelama, Cr$ 250.000,00, e Bernardino Rodrigues Martinez, José Rodrigues Martinez, Edelmiro Rodriguez Martinez, Celso Rodriguez Fernandez e Emilio Rodriguez Martinez, com Cr$ 50.000,00 cada.

ACCACCIO MARTINS, Av. Celso Garcia 6.002, S. Paulo, Capital, peças e acess., Cr$ 100.000,00.

AFFONSO PIRES DIAS, rua Rio Bonito 1.360, S. Paulo, Capital, pneus, Cr$ 40.000,00.

AGÊNCIA AUTO NORTE LTDA, rua Paraguai 84, D. F., garagem, of. mec., Cr$ 575.000,00, partes iguais, Dragutin Segula, Johann Gerhard Stuetigen, Leon Tajtacak, Max Kraebenbuehi e Peter Caja.

ALFRED EMIL KLEE, rua Cinco 321, S. Paulo, Capital, of. mec., Cr$ 40.000,00.

AMENDOLA & CHAVES, rua Taquari 1.195, S. Paulo, Capital, pneus, Cr$ 20.000,00 partes iguais, Estephano Amendola e Apolo Oliveira Chaves e Almeida.

AMETEC — Automecanotécnica Ltda., rua Marquês de Abrantes 158, fundos, D. F., of. mec., Cr$ 100.000,00, partes iguais, Octavio Pereira de Souza e Caetano Cinto.

ANESIO PALMA & SOBRINHO, rua Dr. Campos Sales 553, Campinas, S. Paulo, of. tapeçarias para autom., Cr$ 10.000,00, partes iguais, Anesio Palma e Gilberto Vieira Palma.

ANGELO MÁRIO GONÇALVES, rua Butantã 260, S. Paulo, Capital, of. mec., Cr$ 20.000,00.

ANTONIO PEDRIGUES, rua Vinte e Um de Abril 621, S. Paulo, Capital, of. de motocicletas, Cr$ 12.000,00.

ARCHIMEDES ANDREOTTO, av. Alvaro Ramos 933, São Paulo, Capital, of. de funilaria, Cr$ 36.000,00.

ARTHUR CARLINI & FILHO LTDA., rua Ana Néri, 265, S. Paulo, Capital, garagem, Cr$ 2.000.000,00, Arthur Carlini, Cr$ 1.200.000,00 e Arthur Carlini Filho Cr$ 800.000,00.

AUTO MECÂNICA MIGUEL RICHENA & CIA. LTDA., rua dos Sorocabanos 665, fundos, S. Paulo, Capital, of. mec., Cr$ 30.000,00, partes iguais, Miguel Richena e José Richena.

AUTO PEÇAS BELÉM LTDA., av. Celso Garcia 1.674, São Paulo, Capital, com. de peças e acess., Cr$ 300.000,00, partes iguais, Lucio Simões de Carvalho Agostinho, Magno da Silva Relvas e Paulo de Souza.

Indústria de Produtos Químicos

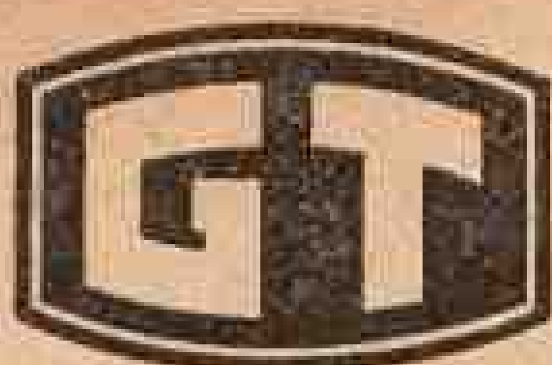
"GT" S/A

SÃO PAULO ☆ RIO DE JANEIRO

Agradece aos seus fregueses, representantes e distribuidores, a preferência com que foi distinguida durante o ano findo de 1952, desejando-lhes um feliz e próspero 1953.



Bem próximo do aeroporto da capital paulista, como que dando boas vindas aos que chegam, está o Pôsto de Serviço Texaco, da firma Castanho & Cia. Ltda.



PARA A GARANTIA DE SEUS SERVIÇOS, EXIJAM DE SEUS FORNECEDORES A LINHA COMPLETA DOS PRODUTOS GT

Para maiores informações, dirijam-se, por obséquio, à Caixa Postal 4308, São Paulo

INDÚSTRIA DE PRODUTOS QUÍMICOS G. T. S/A

MATRIZ E FÁBRICA — SÃO PAULO — Rua Casa do Ator, 50-52 (Prédio Próprio) — Caixa Postal 4308

FILIAL — RIO DE JANEIRO — Rua 1.º de Março, 39 - 2.º andar

PÔRTO ALEGRE — Irmãos Selbanc Ltda. — Rua Pinto Bandeira, 385 - 2º and. — CURITIBA — Rocha & Cia. — Rua Comendador Araujo, 230 e Importadora «ICO» Comercial S/A. — Rua Pedro Ivo, 208 — BELO HORIZONTE — Othon Gervasio — Av. Afonso Pena, 526 - 6º and. — FORTALEZA — Renato Garcia — Pal. do Comércio, 3º and., S/13.

DISTRIBUIDORES EM TODAS AS PRAÇAS DO PAIS



Modernize seu POSTO DE SERVIÇO equipando-o com os artigos da nossa Secção de Baterias, produtos de absoluta confiança e consagrados em todo o país.



1 LUVAS DE BORRACHA P/ ELETRICISTAS
2 DENSÍMETRO COM FLUTUADOR
3 BATERIAS "PREST-O-LITE"
4 EXPERIMENTADOR DE BATERIAS
5 SUPORTE UNIVERSAL PARA SOLDAR GRUPOS DE PLACAS
6 APARELHO PARA COLOCAR ÁGUA DISTILADA EM BATERIAS
7 VERIFICADOR DE BATERIAS
8 ALICATE SETE EM UM

SECÇÃO DE BATERIAS

MESBLA

Rio - Rua Juan Pablo Duarte, 22
Pça Bandeira: Rua Maris e Barros, 25
Niterói: R. Visc. Rio Branco, 521/3

AUTO PEÇAS ELETRICIDADE LTDA., Praia de Olaria 559, Ilha do Governador, D. F., peças e mat. elétrico, Cr$ 150.000,00, partes iguais, Antonio Marques Lobo, Maria Santiago e Antonio Pinto Santiago.

AUTO PEÇAS SANTA TERESINHA LTDA., rua Rubino de Oliveira 209, S. Paulo, Capital, comércio de peças, Cr$ 150.000,00, partes iguais, João Gomes Alberto, João Pereira de Carvalho e Paschoal Nalone Defacio.

AUTO PRECISÃO FAULHABER LTDA., rua Barra Funda 520, fundos, S. Paulo, Capital, recondicionamento, Cr$ 100.000,00, Fritz Eduard Lauschke, Cr$ 83.000,00 e Tillo Faulhaber, Cr$ 17.000,00.

AUTO REGULAGEM «77» LTDA., av. Olímpio da Silveira 77, S. Paulo, Capital, comércio de autom., Cr$ 400.000,00, partes iguais, Mario Ferreira de Sá, José Reis Dores, Mil Zantut e Osvaldo Finatti.

BENEDITO AVELINO & IRMÃO, rua Campos Sales 553, Campinas, S. Paulo, of. de pinturas, Cr$ 10.000,00, partes iguais, Benedito Avelino e Sebastião Avelino.

BRASIL — USA PNEUS LTDA., rua Bento Ribeiro 64, D. F., pneus, Cr$ 900.000,00, Afonso Pereira de Lacerda e Silva, Cr$ 590.000,00, Artur Vez Martins, Cr$ 300.000,00 e Maria Helena Cabral Pereira de Lacerda, Cr$ 10.000,00.

BRASILUSO DE VIMIOSO VAZ, rua Canindé 423, São Paulo, Capital, eletro mecânica, Cr$ 100.000,00.

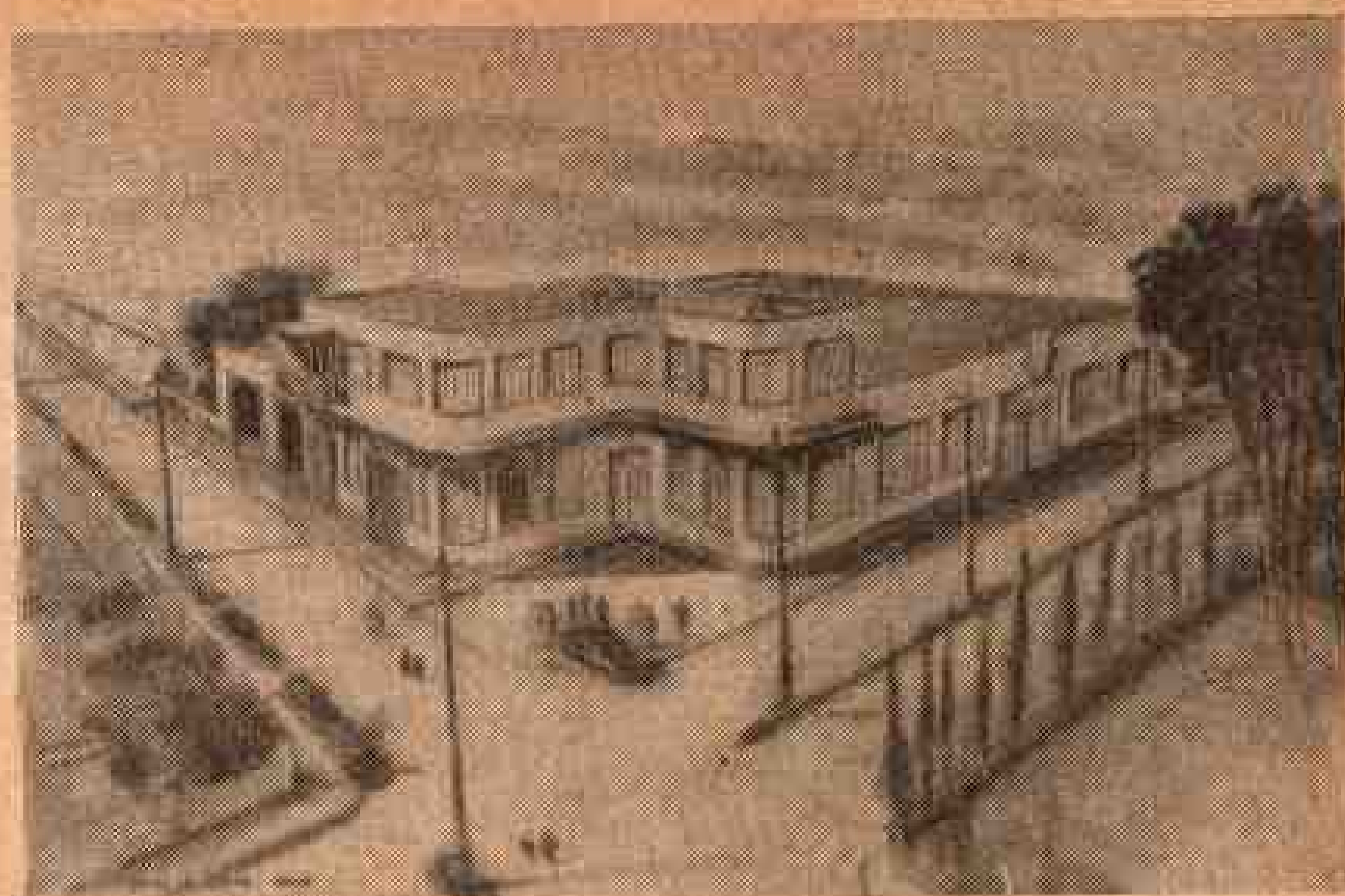
CANTIERI & SANDOVAL LTDA., rua Vol. da Franca 284, Franca, S. Paulo, of. mec., Cr$ 40.000,00, partes iguais, Alvaro Cantieri e Henrique Sandoval.

CARAPETO & IRMÃOS, rua Ribeiro de Lima 453, S. Paulo, Capital, of. mec., Cr$ 10.000,00, partes iguais, José da Silva Carapeto Junior e Antonio da Silva Carapeto.

GIAMARONI GIUSEPPE, rua Paisandu 25, S. Bernardo do Campo, S. Paulo, of. mec. Cr$ 50.000,00.

COMERCIAL DE PEÇAS «BRAUTOSIL» LTDA., rua Clélia 551, S. Paulo, Capital, peças e acess., partes iguais, Konstantin Vodianitskaia e João Mancini.

CORDEIRO & CORDEIRO LTDA., Al. Barão de Limeira



Em Birigui, próspera cidade da Noroeste Paulista, o Pôsto Atlantic da firma Emilio Valarini, concessionário Dodge, é um belo e moderno edifício de linhas arrojadas.

211, S. Paulo, Capital, comércio capas p/autom., Cr$ 50.000,00, partes iguais, Décio Cordeiro e Eliza Joaquina Figueiras Cordeiro.

DECIO ROLEM, rua Prudente de Morais s/n, Itapetininga, São Paulo, p/gasolina, Cr$ 10.000,00.

EDUARDO HILST & CIA., rua Pereira de Toledo s/n, Jaú, S. Paulo, p/gasolina, Cr$ 500.000,00, partes iguais, Eduardo José Martins Hilst e Benedito Wilson Sampaio Hilst.

ELMO AUTO PEÇAS LTDA., rua Barão de Ladário 581, S. Paulo, Capital, com. de peças, Cr$ 300.000,00, partes iguais, Oswaldo Incontri e Rino Vito Pelosi.

F. S. BRAGA & BRAGA LTDA., av. dos Democráticos 635, D. F., p/gasolina, Cr$ 250.000,00, partes iguais, Francisco da Silva Braga e Manoel da Silva Braga.

FÁBRICA NACIONAL DE PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS METALROSSI LTDA., rua Engenho Velho 105, S. Paulo, Capital, Cr$ 500.000,00, partes iguais, Leonildo Rossi e José Carlos do Amaral Vieira.

FONSECA, SOTO LTDA., av. Atlântica 1588, D. F., compra e venda autom., Cr$ 1.000.000,00, partes iguais, Nilton Soto Gonzales e Fausto Fonseca.

FREIRE & SCHIAVON LTDA., av. Cons. Antonio Prado s/n, Votuporanga, São Paulo, acess. p/autom., Cr$ 485.000,00, João Batista Schiavon, Cr$ 400.000,00 e Odion Freire Sobrinho, Cr$ 85.000,00.

GARAGEM E OFICINAS SUL LTDA., rua Lopes Quintas 114, fundos, D. F., garagem, Cr$ 150.000,00, partes iguais, José Iglesias Peleteiro, Amador Poceiro Tilve e Lourenço Filgueiras Iglesias.

GENEI OSIRO, rua da Moóca 4264, S. Paulo, Capital, gasolina, Cr$ 35.000,00.

GOMES & PERUCCI, rua Duque de Caxias 1182, Ribeirão Prêto, S. Paulo, of. mec., Cr$ 10.000,00, partes iguais, Evaristo Gomes e Mario Perucci.

GUEDES & FILHO, rua Dr. Campos Sales 553, Campinas, S. Paulo, of. consertos amortecedores, Cr$ 10.000,00, partes iguais, Estevam Guedes e Edson Guedes.

GUMERCINDO DE BRITO, av. Jabaquara 3165, S. Paulo, Capital, p/gasolina, Cr$ 250.000,00.

HENRIQUE ELIAS, rua Santo Antonio 365, S. Caetano do Sul, S. Paulo, peças e acess., Cr$ 35.000,00.

IRMÃOS PASINI LTDA., rua Guaimbé 305, S. Paulo, Capital, ind. de art. de borracha, Cr$ 14.000,00, partes iguais, Pasini Mario e Pasini Bruno.

J. SÁ BERNARDINO FILHO, rua Guaporé 211-B, D. F., borracheiro, Cr$ 40.000,00.

JOÃO DE SOUZA & CIA., rua do Bosque 814, S. Paulo, Capital, gasolina, Cr$ 96.000,00, partes iguais, João de Souza, Eduardo Gonçalves e João de Freitas.

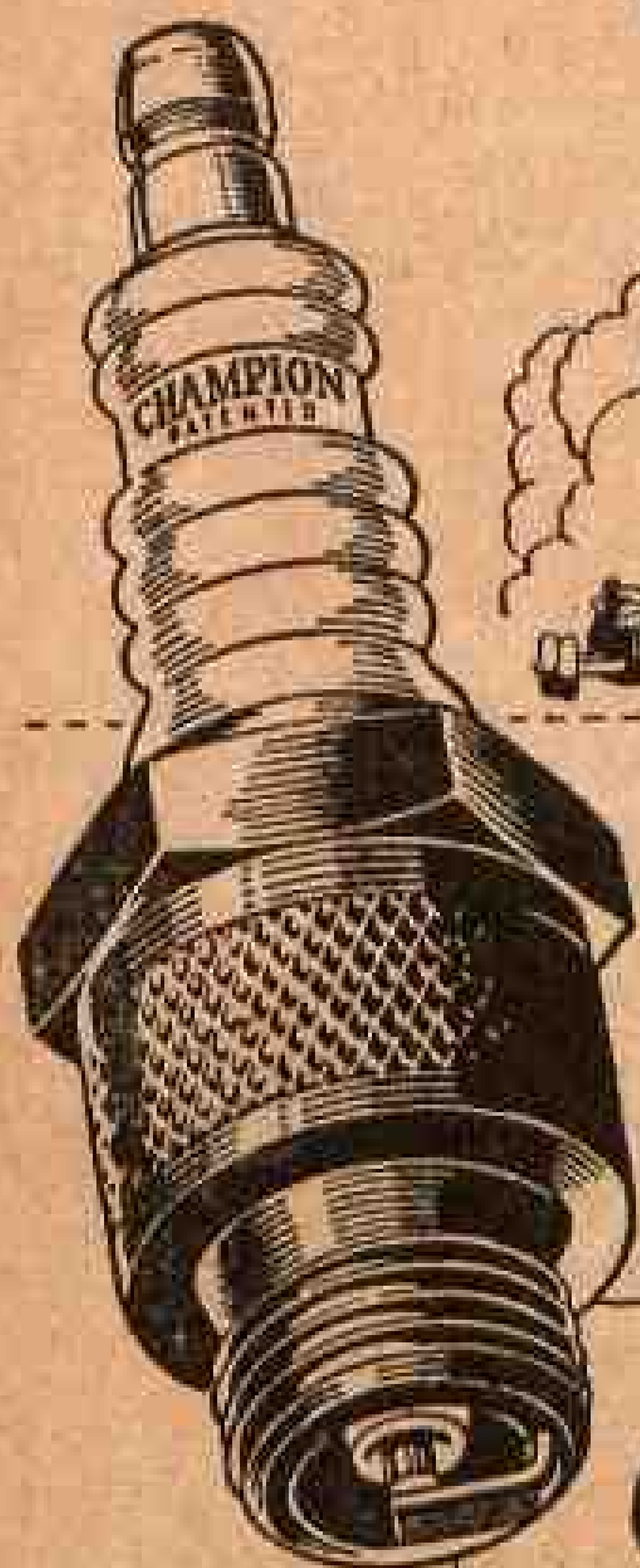
JOSÉ FARIAS DE OFICINA DE AUTOMÓVEIS, Estr. Intendente Magalhães 29, D. F., of. consertos, Cr$ 20.000,00.

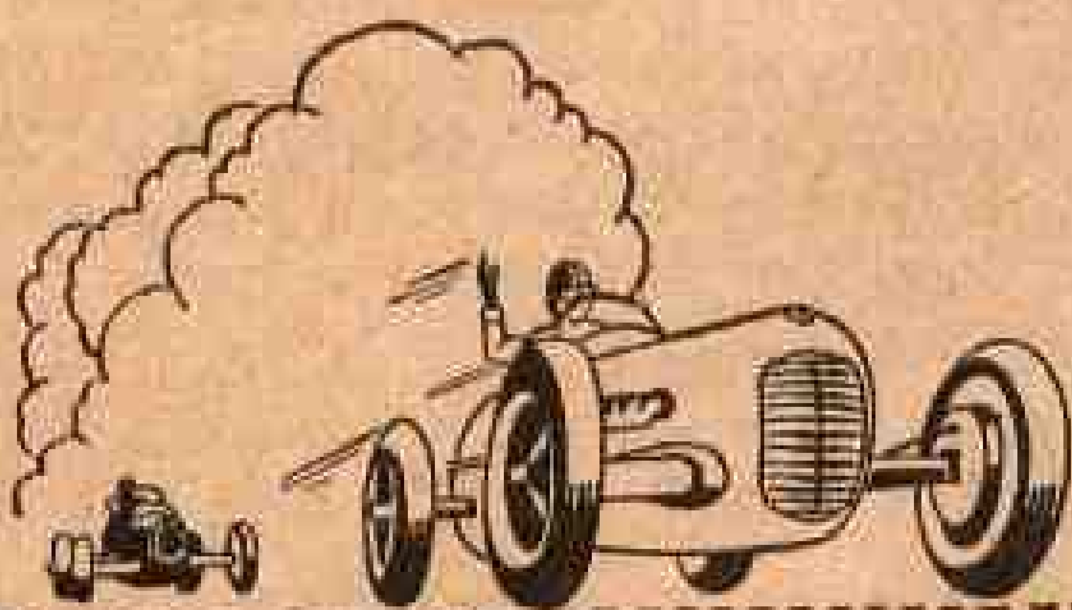
JOSÉ MARIA DA ROCHA, rua Protestantes 35, S. Paulo, Capital, of. autos, Cr$ 35.000,00.

JUVENAL TEIXEIRA DE LIMA, Bairro Santa Luzia, Ribeirão Prêto, S. Paulo, gasolina, Cr$ 35.000,00.

KIYOSHI NAMBA, rua Osvaldo Cruz s/n, Adamantina, São Paulo, pneus, Cr$ 50.000,00.

OS AZES DO VOLANTE EM TODO O MUNDO PREFEREM CHAMPION





A VELA QUE MAIS SE VENDE !

DISTRIBUIDORES

CHARRON

Rua Haddock Lôbo, 55/59

RIO DE JANEIRO

VIDROS TRIPLEX, TEMPERADO E CRISTAL BELGA PARA QUALQUER TIPO DE AUTOMÓVEL

★

CANALETAS — ESCOVINHAS — BORRACHAS — SUPORTES DO VIDRO — FRISOS MOLDURAS — TRINCOS E MAÇANETAS ENFEITES PARA CHUVA "ICAROS" — GUIAS — GUARNIÇÕES



Dragão dos Vidros

COLOCAÇÃO NA HORA

ATENDEMOS PEDIDOS DO INTERIOR E COLOCAÇÕES EM OFICINAS

★

PEDRO IVO, 910 — FONE 1615

CURITIBA

53% MAIOR !



para melhores condições de marcha e maior duração !

AMORTECEDORES *Aerotype*

GABRIEL

AÇÃO DUPLA



A superficie de choque dos amortecedores GABRIEL, é de 53% maior que de qualquer outro amortecedor. Esta superficie reduz 53% a pressão do choque de uma mesma carga. Maior pressão significa rendimento e completa satisfação dos seus fregueses.

●

ESPECIFICAÇÕES EXCLUSIVAS GARANTIDAS POR 6 PATENTES.

●

Os amortecedores GABRIEL são fabricados para carros Chevrolet, Oldsmobile, Pontiac, Cadillac, Ford, Mercury, Lincoln, Chrysler, Dodge, Plymouth, De Soto, Hudson, Packard, Nash, Willys, Kaiser, Frazer e Studebaker.



Todos os demais amortecedores de ação direta para automóveis têm 0,597 de polegada quadrada de superficie efetiva de choque.



Os amortecedores GABRIEL de ação direta para automóveis têm 0,914 de polegada quadrada de superficie efetiva de choque — 53% MAIOR !

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

BORGAUTO S. A.

Matriz: Rua São Cristóvão, 1254 - Tel. 28-4210
Filiais: Av. Gomes Freire, 602-A - Tel. 52-3924
Rua Carlos de Lacerda, 34 - Tel. 3272 - Campos
E nas boas casas do ramo

Sempre é bom saber...

O pneu sobressalente que vem colocado em baixo do arcabouço fica muito exposto à ferrugem e às pedras da estrada. O resultado é que as porcas enferrujam e quando chega a necessidade de retirar o pneu, é um Deus nos acuda

Um mecânico previdente aconselha o seguinte processo: soldar um pedaço de cano, uns 3 centimetros mais comprido do que os parafusos prendedores e de diâmetro tal que possa escorregar fàcilmente pelo parafuso em direção às porcas. A ponta dêsse pedaço de cano é fechada e é êle conservado com 1/4 de sua capacidade cheio de óleo. Com esta medida, os sulcos ficam protegidos e lubrificados, a retirada torna-se muito fácil.

★

Quando se vai abrir um orifício com a perfuratriz no painel de instrumentos ou em qualquer outra área em que é preciso evitar os riscos ou arranhões que seriam produzidos pelo escorregar do instrumento — e que estragariam a pintura ou o acabamento — deve-se proceder assim: aplica-se primeiro um pedaço de esparadrapo e começa-se a perfurar bem no centro dêle. Se a perfuratriz escapar não arranha a pintura, o esparadrapo circundante recebe e amortece o choque.

★

A troca frequente do interruptor da super-direta nos automóveis assim equipados, especialmente o Henry J., parece ser devido a penetração de água no interruptor exposto, através do espaço onde o metal faz junção com a baquelite.

Tal coisa pode ser remediada aplicando-se no interruptor uma grossa camada de verniz de gaxeta, com o cuidado de não pincelar a parte não exposta, que se adapta à super-direta e nem os terminais dos parafusos, onde se ligam os fios.

★

Nos últimos modelos de motores Packard é difícil substituir o reservatório de óleo sem deslocar a gaxeta da ponta dianteira.

Alguns mecânicos verificaram que o serviço se torna muito mais fácil tomando um pedaço de estanho fino e dobrando-o para uma largura de uns 10 centimetros e colocando-o entre a gaxeta e a parte dianteira do reservatório.

Êsse pedaço de estanho age então como um retentor, mantendo a gaxeta em sua posição enquanto o reservatório está sendo montado. Em seguida o estanho é puxado para fora antes do apêrto final dos parafusos.

★

O dispositivo que fecha automàticamente as vidraças do auto e que fecha também a capota dos conversíveis, ao cairem os primeiros pingos de chuva, vai ser lançado para adaptação a qualquer tipo de automóvel. Denomina-se «Auto-Up» e consiste numa placa sensível à umidade, ligada a um conjunto de fios, interruptores e mecanismo de engrenagens para movimentação.

★

Ao rebocar jipes de tração nas 4 rodas com as rodas traseiras levantadas e as dianteiras girando para trás, a direção assim invertida da engrenagem do eixo dianteiro não leva lubrificante aos mancais do eixo do pinhão, o que pode dar em resultado agarramento. Por isso, quando o reboque nessas condições tiver de ser feito para longa distância, os flanges acionadores das rodas dianteiras devem ser retirados, para que as engrenagens não girem.

★

A Studebaker acaba de avisar a todos os possuidores de carros dessa marca dotados de transmissão automática que o liquido a ser usado em tais transmissões passa a ser de agora em diante o Tipo A (AQ-ATF) e não mais o óleo de motor SAE 10W.

A nova especificação se aplica a tôdas as transmissões automáticas Studebaker seja qual fôr o ano de fabricação. Não é necessário, porém, trocar o liquido nos carros que estão no momento trabalhando com o óleo SAE 10W e sim apenas por ocasião da troca regular a cada 30.000 quilômetros.

A cada 2.000 km, ao ser verificado o nivel do liquido para juntar mais se necessário, deve ser juntado o liquido novo.

★

Ao retirar a transmissão Powerglide do automóvel, o tubo de enchimento de liquido de transmissão e a vareta precisam ser também retirados. E' indispensável obturar imediatamente o buraco mas é dificil obter um meio de manter essa vedação.

Ora, uma rôlha de garrafa térmica adapta-se perfeitamente ao orifício e não oferece risco de quebrar no ato da retirada da unidade da transmissão.



SERÁ O COMEÇO DE UMA PRODUÇÃO NOVA — Êste rebrilhante carro esporte foi feito a mão por dois jovens mecânicos de Cleveland, que lhe deram o nome de «Cado», formado das iniciais dos respectivos nomes. Acham os jovens que será aqui o início de uma produção de carros esporte de tipo diverso, em escala comercial.

A Epopéia do Motorista de Caminhão

Ainda não apareceu o poeta ou escritor para glorificar êsse herói anônimo

AFONSO Arinos imortalizou nas páginas de seus livros a vida heróica do tropeiro, êsse gigante obscuro graças ao qual o interior do Brasil cresceu e se desenvolveu: um circulador de riquezas, que conduzia através de rios e montanhas o sangue vital do país, o comércio, o intercâmbio.

Falta agora, nesta nossa época moderna, o poeta do motorista de caminhão, o legítimo sucessor do tropeiro de outrora.

Um estudo interessante sôbre os caminhões de São Paulo foi há pouco tempo publicado no grande jornal "O Estado de São Paulo" e dêle extraímos um trecho a seguir:

"O parque manufatureiro de São Paulo é o maior da América do Sul, diz o "slogan". E tudo o que as fábricas de São Paulo e dos seus arredores produzem tem de ser transportado ou aos centros de consumo do mercado interno, ou aos portos de exportação. Aviões, estradas de ferro, autocaminhões, navios, etc., todos os meios de transporte são empregados na distribuição dos produtos paulistas no território nacional.

Uma das figuras menos conhecidas nesse trabalho imenso de transportar a produção paulista é o motorista de autocaminhão. E', no entanto, um colaborador de primeira grandeza nessa luta, principalmente agora que, com a desorganização da classe e com a concorrência que entre os seus membros se estabelece, seu gigantesco trabalho, tenaz, rude e incessante, constitui uma aventura que só proporciona lucros a terceiros.

O motorista de autocaminhão não é geralmente indivíduo que se embriague com a velocidade ou que se conduza ao volante com mero espírito esportivo. Êle, em seu veículo, se agarra à estrada com tenacidade, em marcha lenta, raramente passa dos 40 quilômetros por hora, mas vai, num desfiar de horas e dias, de sóis e luas, conduzindo cargas por centenas de milhares de quilômetros, pelas estradas de São Paulo e do Brasil afora. Na maioria das vêzes não são caminhos e sim trilhos rasgados na macega, sem conserva, com atoleiros e areiões, e com os trilhos afundados pela erosão.

Numa das portas da cabina vem às vêzes pintado êste letreiro: "envie por autocaminhão". E' de fato um transporte mais rápido que o das estradas de ferro, feito de porta a porta, com desconto, "na bôca do cofre", de qualquer dano na mercadoria — uma lata que vasou, uns metros de tecidos cortados pela cordoalha que amarrou o fardo à carroçaria.

Para o pessoal das emprêsas de transportes não é novidade: as distâncias em São Paulo e Paraná são contadas por quilômetros; mas em Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás são contadas por léguas. A quilometragem de um ponto a outro é incerta, com diferenças que vão até 20 ou 30 quilômetros, conforme o informante.

Em São Paulo, os motoristas de autocaminhões de transportes são encontrados na rua da Conceição, na rua Vinte e Cinco de Janeiro (uma ruazinha, no bairro da Luz, que rasgou os terrenos do antigo Seminário), no Parque D. Pedro II, onde existem várias emprêsas de cargas para o Sul e Centro do País, e em outras poucas ruas, tais como Bresser, João Teodoro, Mauá, etc., onde agenciadores de cargas acumulam mercadorias a serem enviadas para vários pontos da nossa terra.

As agências de carga cobram, por exemplo, 2 cruzeiros por quilo, para Goiás, isto é, Goiânia ou Anápolis, e pagam ao motorista 90 centavos ou um cruzeiro por quilo pelo serviço, sendo quaisquer avarias que apresentam as mercadorias no ponto de chegada, descontadas pelo agente local, que é quem faz o pagamento do frete.

O motorista é que arca com a despesa do carregamento do carro, paga ao intermediário que lhe arranjou a carga e trabalha o dia todo, com afinco, para acomodar caixas e fardos, evitando as arestas suscetíveis de produzir avarias a outras cargas na estrada.

Terminado êsse serviço, passa as cordas sôbre a carga. Está bem amarrada quando as cordas vibram sonoras. Vêm então, sôbre tudo isso, o encerado e suas cordas de lona, com o "amarrilho à carioca".

Recebe o motorista um manifesto da carga, em duplicata ou triplicata, e as respectivas faturas, que deve apresentar nos postos de fiscalização.

Na Lapa, próximo à ponte sôbre o Rio Tietê, bem no início da via Anhanguera, existe um pôsto; em Pinheiros, na confluência da rua Butantã com a estrada de Itapecerica, outro; em Cotia, pouco antes de entrar na vila, mais um; na divisa do Município de Guarulhos está o pôsto que fiscaliza o transporte pela rodovia Dutra; no início da via Anchieta, para Santos, existe também um pôsto fiscal, para as mercadorias em trânsito.

Apresentado o manifesto das cargas e faturas, fica um exemplar de cada documento no pôsto fiscal e depois o motorista tem o caminho livre até à fronteira.

O caminhão que se dirige para Mato Grosso passa, em Pôrto Quinze de Novembro, por um pôsto fiscal do vizinho Estado, onde ficam outras cópias do manifesto e das faturas. Para os que demandam o norte do Paraná, há em cada pôrto de balsas, sôbre o Rio Paranapanema, um pôsto fiscal que coleta os documentos que vão servir futuramente para a fiscalização das rendas do vizinho Estado.

O pôsto fiscal de Delta, logo após a passagem da ponte sôbre o Rio Grande, em Minas Gerais, é "sui-generis" e denota a desconfiança e avidez do fisco mineiro, as quais deram recentemente causa a perturbações da ordem no Triângulo, com ataques da população às repartições arrecadadoras. Em parte alguma do Brasil se procede como ali. Embora a mercadoria se destine a Goiás e esteja em trânsito apenas, obrigam os motoristas a tirar o encerado para a fiscalização! Olham os fiscais, suspeitosos, a carga e mais suspeitosos ainda rondam a cabina do motorista, embora não a vasculhem como o desejariam fazer. Quando o motorista retorna com carga, geralmente cereais, apalpam os sacos para se inteirarem do conteúdo, para se certificarem de que êles contêm mesmo milho ou se o motorista substituiu o milho por arroz beneficiado nas máquinas do Triângulo Mineiro e que é mercadoria de maior valor e cujo impôsto é três vêzes maior. Contam as sacas, montadas na carroçaria; uma demora de pelo menos hora e meia. Exigem manifesto da carga. Querem que os particulares façam o serviço atinente à sua repartição — coletar faturas e relacionar a carga de cada veículo. Quando não é apresentado o manifesto, aplicam uma multa, que todos pagam sem tugir nem mugir, pois isso abrevia a demora e conquista a simpatia dos cerberos fiscais mineiros...

Os caminhos do Brasil são passáveis em São Paulo, mas, nos Estados vizinhos, são ruins. Construídos na terra batida, sem conserva, apresentam atoleiros e tôda sorte de depressões e elevações. Areiões em cujo fundo não se encontra terra firme, a não ser cavando três ou quatro metros; erosões provocadas pelas águas pluviais; e minas de água na estrada, quando é estação de chuvas, correndo, por incrível que pareça, até no alto dos espigões.

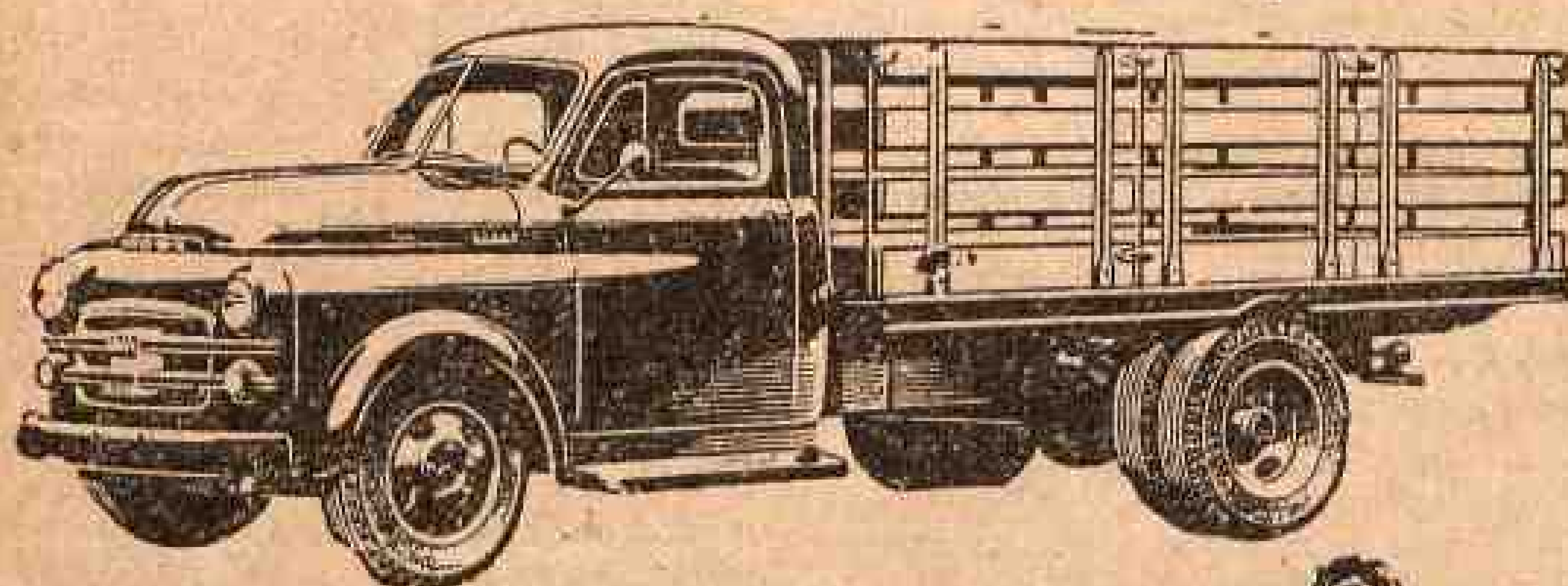


Churrasco realizado em 25 de novembro passado pela Volvo do Brasil S. A., por ocasião da inauguração de suas novas instalações no Rio de Janeiro, da qual participaram, além de inúmeras pessoas, os Srs. Rolf Hanson, Diretor da A/B Volvo, de Gothenburg; Sr. Attilio Marchetti, Inspetor Geral da Volvo na América do Sul; Sua Excia. K. R. Thyberg, Ministro da Suécia; Sua Excia. Mario Augusto Martini, Embaixador da Itália; Dr. Luiz Simões Lopes e Dr. Ramalho Ortigão.



DODGE - DE SOTO

CAMINHÕES DE CONFIANÇA





ECONOMIA E POTENCIA

QUE PRODUZEM LUCROS

NOS MODELOS:

JA — Para 6 toneladas
KA — Para 7 toneladas
TA — Para 8 toneladas
YA — O "VAGÃO DE CARGA" —

o maior e mais perfeito empreendimento da Chrysler em caminhões — Para 10 toneladas — Fôrça de 154 HP — Carburação dupla — Freio a ar

Em exposição á Praça Raul Soares n. 339

Casa Paulo Guimarães

BELO HORIZONTE

Os motoristas vencem, porém, os areiões de Mato Grosso, a buraqueira das estradas de Minas Gerais; a poeira vermelha e fina como pó-de-arroz, ou o barro liso como quiabo das estradas do norte do Paraná; as péssimas estradas que cortam Santa Catarina, rumo ao Sul; os trilhos abertos nos "gerais" do Estado de Goiás, etc. Seu maior prazer é varar pelos vilarejos, sem silencioso no escapamento, quebrando com o ronco do motor o sossêgo em que modorram os arraiais sertanejos. Buzinam ainda para chamar mais a atenção. Assim vão até seu destino e então perdem um dia, de porta em porta, entregando a carga e recebem o frete.

Começa então a caça a um frete que compense a viagem de retôrno a São Paulo. Tudo "michado", como dizem em seu linguajar pitoresco. Arroz de Anápolis a São Paulo a 25, 28 e 30 cruzeiros a saca, para 1.200 quilômetros de percurso! Um frete total de 2.400 cruzeiros o máximo, quando, entre gasolina, óleo, despesas com alimentação e outras, o motorista despende de 1.600 a 1.800 cruzeiros. Pouso não paga, pernoita na cabina do autocaminhão. Do Paraná para São Paulo, feijão ou arroz de Cornélio Procópio paga 18 cruzeiros; de Marialva, de 35 a 40 cruzeiros. O autocaminhão não faz essa jornada de 700 ou de pouco mais de 1.000 quilômetros com menos de 500 a 600 litros de gasolina. Nessas estradas, mesmo em nosso Estado, um autocaminhão gasta um litro de gasolina por 2 quilômetros, e às vêzes dá menos percurso quando bem carregado.

Para Campo Grande cobra 1,50 por quilo de carga e de retôrno traz apenas couros secos, cujo frete é de 10 cruzeiros em média cada um. Nada menos de 1.500 quilômetros, além da despesa de travessia do Rio Paraná em balsa, que nunca cobra menos de 200 a 250 cruzeiros por autocaminhão quando carregado.

O motorista já sabe que tem de comprar cereais nalgum sítio, longe dos negociantes e das máquinas de benefício da cidade, para alcançar frete compensador na volta. Compra os cereais, e para tal precisa registrar-se como negociante ambulante, ter sua patente, seu número de registro. Inicia a volta e quando entra em nosso Estado, pelo caminho, em cada cidade que passa, especula um pouco e, se possível, vende a mercadoria para não cair nas mãos dos atacadistas de São Paulo, os quais nunca precisam de cereais, e quando se dignam tratar com o motorista, fazem ofertas 20 ou 30 cruzeiros abaixo das cotações do dia, por saca.

Apenas durante a Guerra Mundial os fretes deram lucro aos motoristas, embora êstes gastassem muito para conseguir gasolina.

Para Campo Grande, pagavam-se então 5, 6 e 8 cruzeiros o quilo; para o Rio Grande do Sul, idem; para Goiânia e Anápolis, 5 e 6 cruzeiros, etc.

Hoje, os fretes caíram demais, além do limite da resistência dos motoristas de autocaminhões: para Goiânia e Anápolis 80, 90 centavos a 1 cruzeiro por quilo; idem, para Pôrto Alegre; para Campo Grande, 1,50 apenas; para a Bahia, 5 cruzeiros por quilo, em mais de 2.000 quilômetros de percurso!

Para o Norte, porém, êles preferem transportar passageiros a 500 cruzeiros por cabeça, fazendo de 20 a 25 mil cruzeiros por viagem de ida e outro tanto para a volta.

Para Londrina, 750 quilômetros, 50 centavos e mesmo 40 por quilo; para Apucarana, Mandaguari e Maringá, 60 a 70 centavos.

Tais fretes não dão lucros aos motoristas de autocaminhões. Como perdem dias e dias para conseguir cargas nas agências, estabelecem concorrência entre si, oferecendo transporte por menos. E os preços vão caindo. Já não existe uma base de preços para o transporte, nem para o Norte, nem para o Sul, nem para os Estados do Centro.

O transporte entre São Paulo e Rio é feito à razão de 30 a 40 centavos por quilo; para Santos, a 5 centavos. Um auto de passageiros cobra de 500 a 600 cruzeiros por uma viagem a Santos e um autocaminhão, com 5.000 quilos de carga, 250 cruzeiros!

A situação da classe é aflitiva. Agora mesmo, cuidam os motoristas que trabalham em viagens para Goiás de fazer uma greve, para obter frete para aquelas paragens a 1,20 por quilo, conforme o apurou a reportagem desta fôlha."

Novo Modêlo de Carro Esporte

LONDRES — A Bentley, da Grã-Bretanha, acaba de anunciar o lançamento de novo modêlo de carro esporte, do tipo limousine.

As modificações incluem novo estilo de carroçaria dando mala com o dôbro da capacidade anterior, e a adaptação de dois carburadores de arranque automático. Esta última alteração, juntamente com o recente aumento do tamanho de motor de dois cilindros de 4 para 4,5 litros, aumenta a aceleração e a velocidade.

As outras melhorias incluem modificação da suspensão traseira, para-choques reforçadas e isqueiro termostático.

A Mecânica do Automóvel

pelo Engenheiro WILLIAM H. CROUSE

EXCLUSIVIDADE DE "AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS"

CAPÍTULO XXII

(Continuação)

b) **Buchas do pino de pistão** — Quando o pistão é do tipo de pino com buchas, estas buchas são cambiáveis. As buchas velhas são calcadas para fora e as novas são colocadas mediante pequena pressão. As buchas novas devem ser aparadas para ficarem do tamanho exato. Para tal fim usa-se um aparador de buchas (fig. 360). As lâminas dêste aparador são ajustáveis, o aparelho presta-se assim para aplicações de variados tamanhos.

c) **Encaixe dos anéis de segmento** — A primeira coisa a fazer ao encaixar um anel de segmento é medir o espaço do anel (o espaço entre as suas pontas), medida essa que se toma após encaixar o anel no cilindro e fazê-lo descer 2 polegadas (fig. 361).

Pode-se utilizar um pistão para fazer o anel de segmento descer no cilindro horizontalmente. Se o espaço do anel fôr demasiado pequeno, as suas pontas devem ser aparadas por uma lima. Esta lima deve ser presa num tôrno de bancada, sendo o anel passado para cá e para lá na lima.

Estando o espaço do anel no tamanho correto, aplica-se sua superfície externa no sulco correspondente do pistão e roda-se pela circunferência inteira do pistão para ver se há perfeita adaptação (fig. 362). Caso haja certa dificuldade (sulco muito apertado) cumpre proceder à limpeza do sulco (assunto de que tratamos há pouco). Depois de instalados os anéis, verifica-se de novo a adaptação, aplicando-se um calibrador entre o anel e o lado do sulco (figura 363).

d) **Alinhamento da biela e pistão** — Após a junção da biela ao pistão mas antes de instalação dos anéis de segmento nos sulcos, o alinhamento da biela e pistão deve ser verificado por meio do alinhador de bielas, como vemos na fig. 364. Se o bloco em V não ficar em perfeito alinhamento com a placa quando o pistão estiver em suas diversas posições, é que a biela está entortada. Caso isto ocorra, a biela pode ser endireitada.

e) **Instalação do pistão no cilindro** — Para instalar um pistão no cilindro, após a montagem dos pistões, anéis de segmento e bielas, é preciso comprimir os anéis de segmento nos sulcos afim de que possam penetrar no cilindro. Usa-se para tal fim um aplicador de pistão (fig. 364).



Fig. 365 — Utilizando um colocador de pistão para instalar um pistão com anéis.

O aplicador faz pressão sôbre os anéis, comprimindo-os em seus sulcos, permitindo que o conjunto do pistão e anéis penetre no cilindro.

203 — Anéis de segmento — Quando um motor é recondicionado após haver trabalhado uma boa quilometragem, é provável que os anéis de segmento devam ser substituídos. Às vêzes, porém, verifica-se que os anéis são novos, foram trocados há pouco tempo. Neste caso, não há necessidade de colocar novos, êles podem ser aproveitados, bastando retirá-los dos seus sulcos para exame e limpeza.

No exame dos anéis de segmento para determinar se devem ou não ser substituídos, várias são as eventualidades que podem ser encontradas. Os anéis que apresentarem áreas irregulares escuras estão gastos e sem a necessária pressão, não servem mais. Se o anel apresentar a face interna riscada ou cortada, deve ser substituído. Se apresentar fraca pressão, isto é, se com a maior facilidade se conseguem aproximar suas pontas uma da outra, também não serve mais.

Regra geral, em tôda revisão ou recondicionamento de motor é preferível instalar novos anéis de segmento.

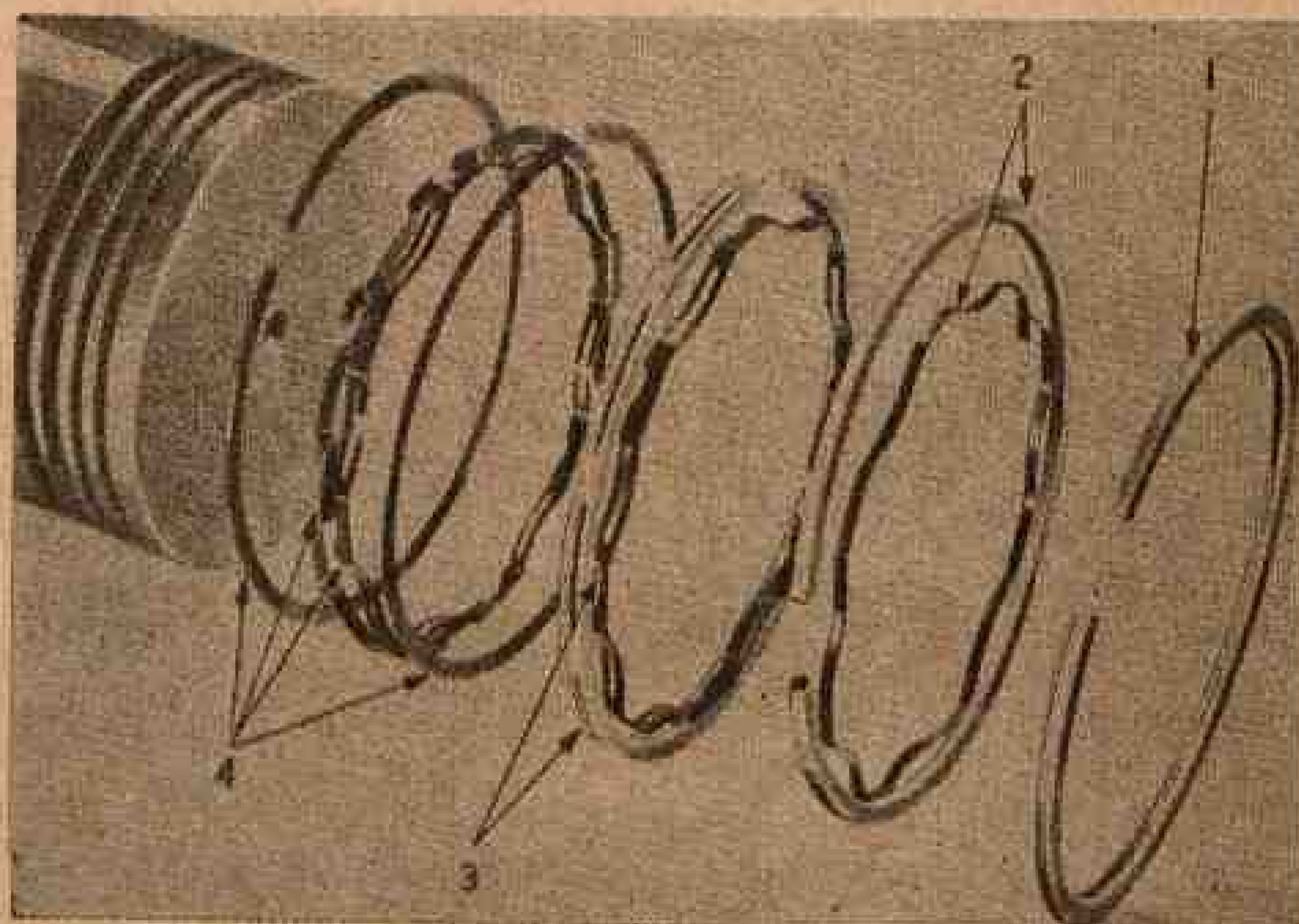


Fig. 366 — Um jôgo desmontado de anéis de segmento (anéis de pistão). O n. 1 é o anel superior de compressão; 2 é o segundo anel de compressão, dotado de mola expansora; 3 é o anel superior de contrôle de óleo. Êste último é constituído de 3 peças: um trilho superior, um trilho inferior e um mola expansora.



Fig. 367 — Empregando o indicador de diâmetro de cilindro (1) para verificar as variações dêsse diâmetro.

a) Como escolher anéis de segmento — A escolha dos anéis de segmento mais adequados a cada caso depende do estado das paredes do cilindo e se estas vão ser ou não retificadas. Se tais paredes estiverem apenas ligeiramente fora do diâmetro e se apresentarem apenas ligeiro grau de conicidade (consultar o Manual de Instruções do fabricante para o grau de conicidade tolerável) instalam-se anéis novos **comuns.**

Quando as paredes dos cilindros apresentarem certa conicidade é preciso empregar anéis de segmento de **compressão especial,** bem como anéis de contrôle de óleo. Quanto mais conicidade as paredes do cilindro apresentarem, mais difícil será aos anéis acompanhar esses contornos assim variáveis e proporcionar a necessária vedação tanto para a compressão como para evitar perda de óleo.

Em cilindros mesmo apresentando grande conicidade, de 3 centésimos de polegada, consegue-se bom funcionamento com a colocação de expansores abaixo dos anéis, bem como com o uso de anéis de vedação de óleo, de pêso leve e com molas. Na fig. 366 vemos um jôgo, desmontado, de anéis de segmento.

Quando o desgaste dos cilindros fôr excessivo, deverão tais cilindros ser retificados. Quando a conicidade é excessiva, os anéis não podem vedar o óleo e nem permitir uma compressão perfeita na câmara de cumbustão.

204 — Cilindros — Há certos limites após os quais os cilindros devem ser retificados, quando seu des-

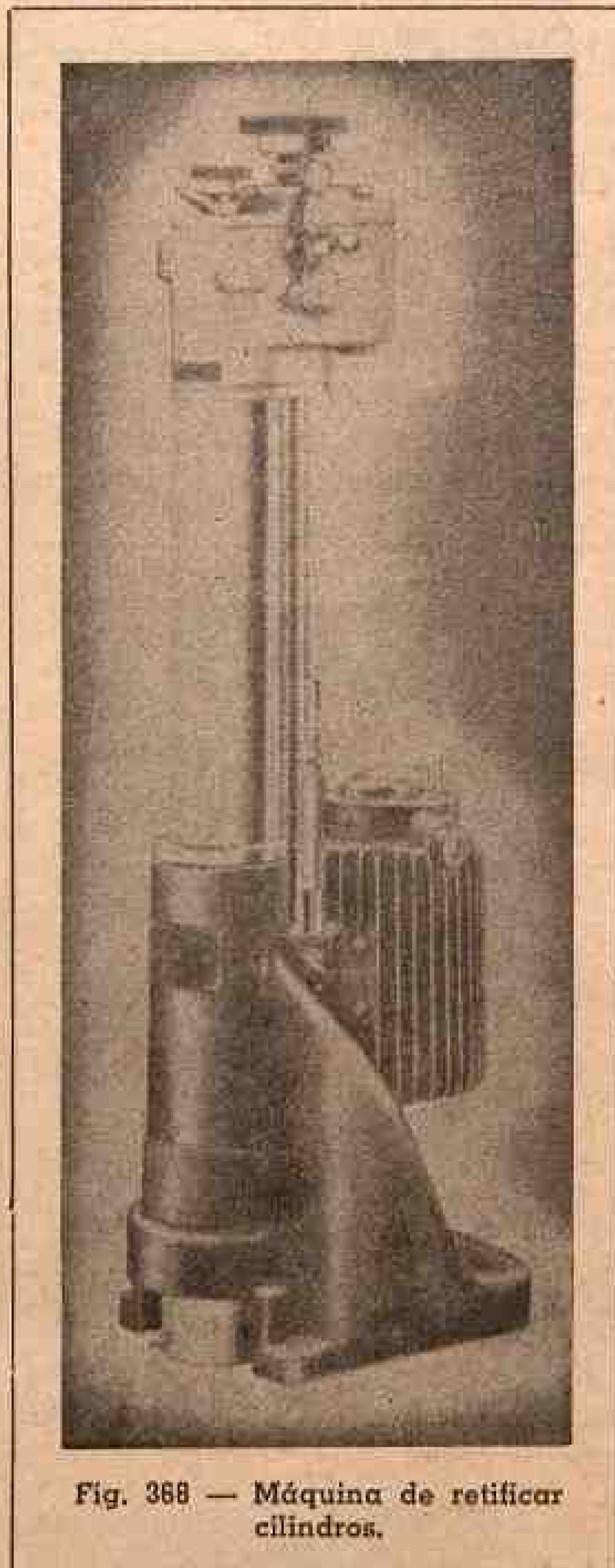


Fig. 368 — Máquina de retificar cilindros.

gaste ou sua conicidade atinge determinado ponto.

O estado das paredes do cilindro pode ser verificado por meio de um indicador de diâmetro de cilindro (fig. 367). O indicador é movido para diversas posições no cilindro, a agulha do mostrador oscilará indicando tôda variação de diâmetro.

Pode-se também usar, para descobrir essas variações, um micrômetro interno ou calibrador de expansão.

A retificação de cilindros costuma levar 12 a 20 horas, conforme o tipo do motor. Êsse tempo inclui instalação de pistões novos, novos anéis, novos pinos e bielas. Quando houver também instalação, encaixe e ajustamento de novos mancais, serão necessárias mais 10 horas de trabalho adicional.

a) Retificação de cilindros — Dois são os métodos de retificar cilindros. O primeiro dêles utiliza uma máquina de furar. O segundo, a que se recorre quando o desgaste do cilindro não é muito grande, emprega uma pedra de afiar.

A máquina de furar é montada no bloco de cilindros e faz penetrar no cilindro uma peça giratória cortante, que retifica a parede do cilindro. A fig. 368 nos mostra uma máquina de retificar e a fig. 369 nos deixa ver um corte no cilindro com a peça cortante no seu interior.

Antes de instalar a máquina de retificar no bloco de cilindros, êste bloco deve ser bem limpo a fim de permitir que, uma vez montada a máquina, esta encontre ali um apoio perfeitamente plano. A superfície da parede a ser retificada deverá estar em perfeito alinhamento com o bloco.

Do mesmo modo, o dispositivo giratório que mantém a peça cortante precisa ser bem centrado no cilindro, o que se consegue por meio de centradores, como vemos na fig. 370.

O afiador de cilindros é equipado com esmeris que podem ser ajustados a vários diâmetros (fig. 371).

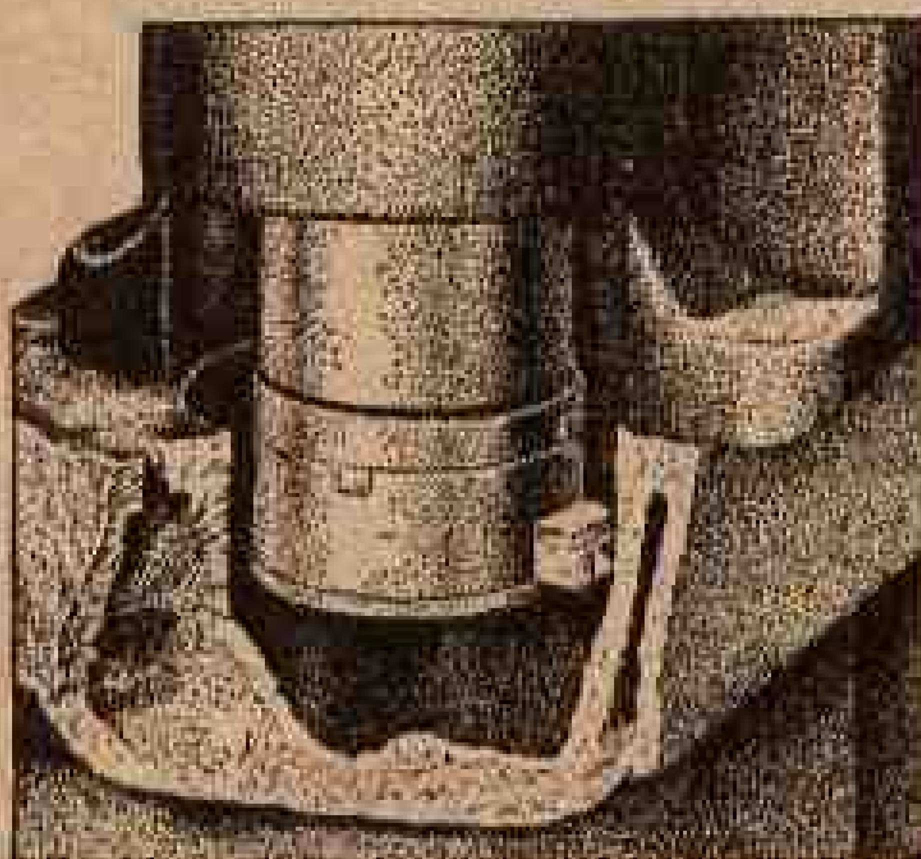


Fig. 369 — A máquina de retificar cilindros em funcionamento mostrando a parte cortante.

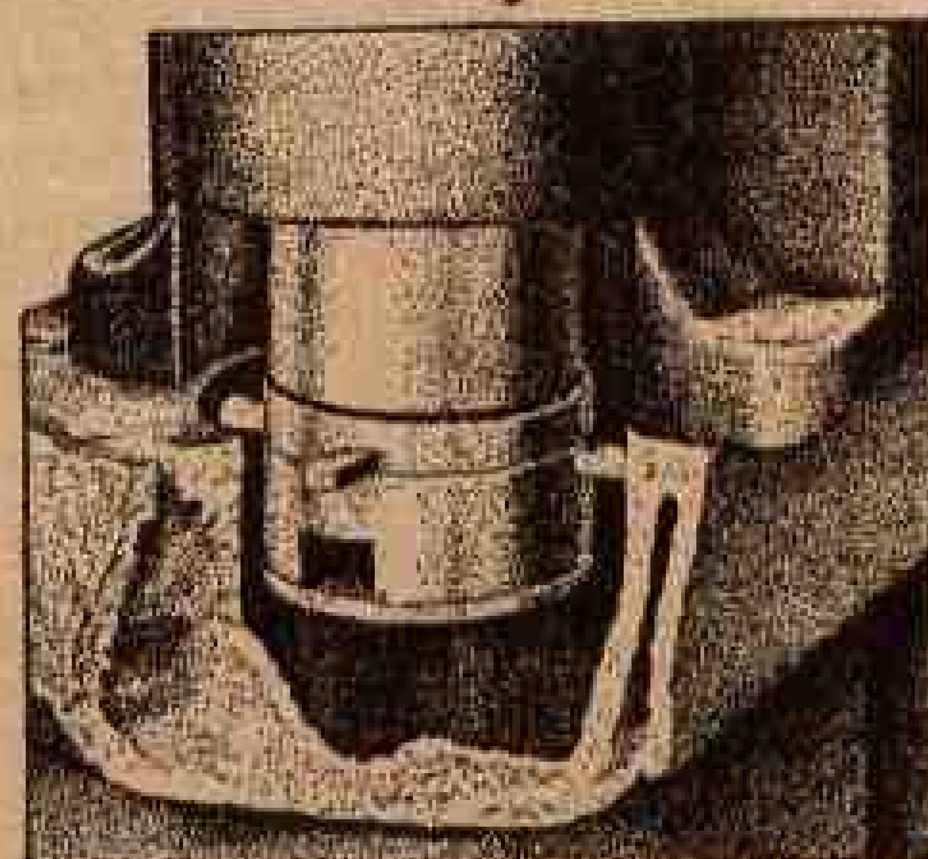


Fig. 370 — Dispositivos de centrar dirigem a parte cortante na máquina de retificar cilindros.

Você tem carro INGLÊS?

BORGHOFF S. A. tem o CARBURADOR

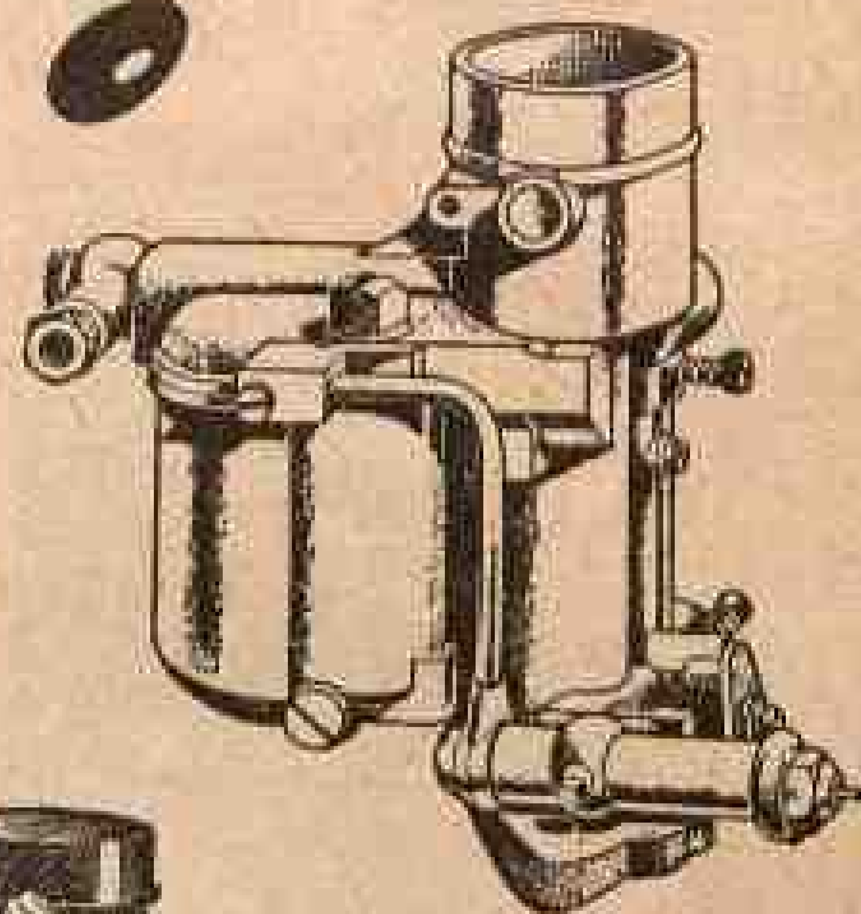
ZENITH ou STROMBERG

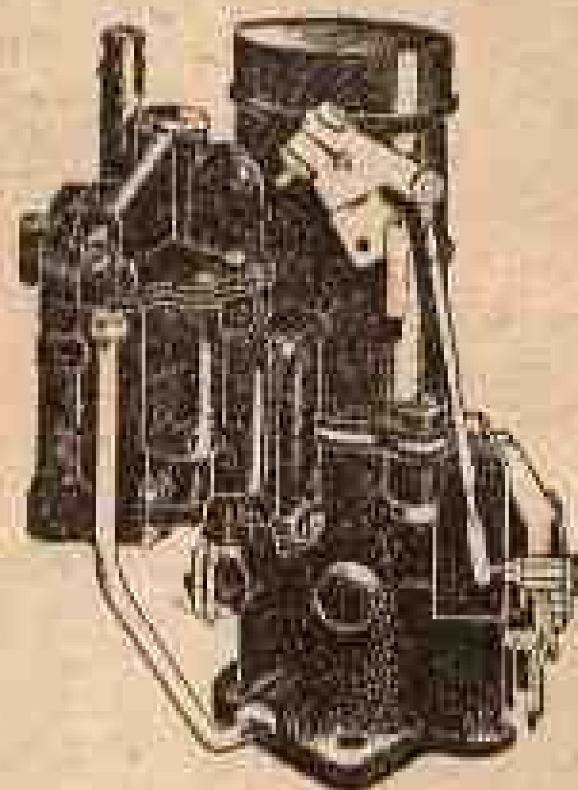
PARA O SEU CARRO

IMPORTANTE

Os carburadores "Zenith" e "Stromberg" são equipamento original dos seguintes carros: Armstrong Siddeley, Austin, Bradford, Ford Sunbean - Talbot, Bedford, Vauxhall, etc.

Vindos originàriamente no equipamento dos carros inglêses e podendo vantajosamente substituir os de outras marcas, os carburadores ZENITH e STROMBERG da afamada fábrica britânica "The Zenith Carburetter Co. Ltd mantêm a sua liderança pela perfeição de seu funcionamento.





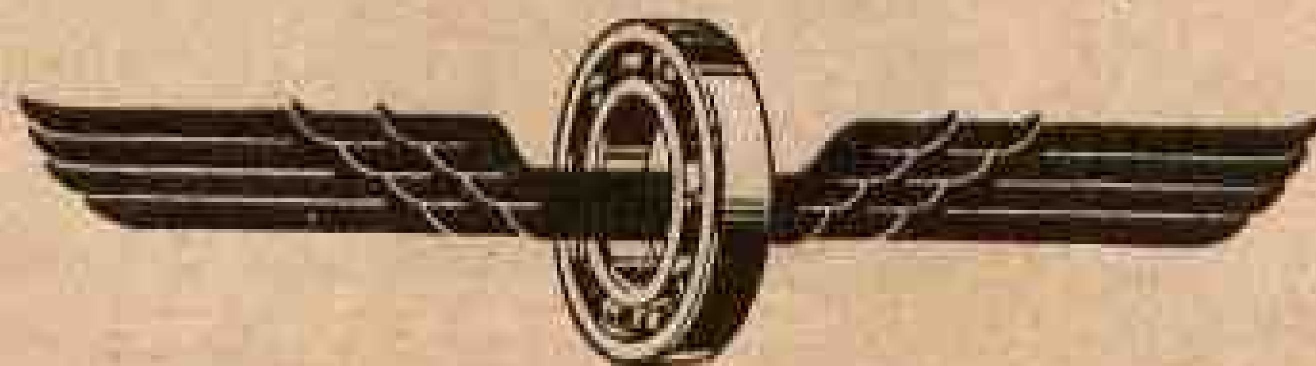
Assistência Técnica de Oficinas Especializadas

Representantes exclusivos para todo o Brasil

ZENITH *Borghoff S.A.*

Rio de Janeiro: Rua do Riachuelo, 43 - Tel.: 42 3720
São Paulo: Av. Olimpio da Silveira, 63 - Tel.: 51-6980

Voga Publicidade



- SECÇÃO PEÇAS E ACESSÓRIOS
  PARA AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES DE TODAS AS MARCAS.
- SECÇÃO ROLAMENTOS E MANCAIS
  PARA INDÚSTRIA, AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES E TRATORES.
- SECÇÃO MÁQUINAS E FERRAMENTAS
  EQUIPAMENTOS PARA GARAGENS E OFICINAS MECÂNICAS.
- SECÇÃO EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS
  AR COMPRIMIDO, BRITAGEM, MOTORES ELÉTRICOS, DIESEL E A GASOLINA.
- SECÇÃO OFICINA MECÂNICA
  REFORMA COMPLETA DE MOTORES DIESEL E A GASOLINA.

LUPORINI

COMERCIO E INDUSTRIA S.A.

MATRIZ: RIO DE JANEIRO
LOJA E ESCRITÓRIOS: RUA RIACHUELO, 208 - OFICINA E DEPOSITO, RUA DO REZENDE, 159-A
TELEFONE: 42-8145 - TELEGRAMAS: "LUPORINI"
FILIAIS EM: SÃO PAULO - BELO HORIZONTE - PÔRTO ALEGRE - RECIFE - SALVADOR



Fig. 371 — A pedra de afiar cilindro, colocada num cilindro.

O afiador é girado por um motor e ao mesmo tempo executa um movimento de subir e descer no interior do cilindro. Produz assim trabalho uniforme. Geralmente adapta-se também um dispositivo de vácuo, para remover tôda a poeira produzida pela operação de amolar (fig. 372). Evita-se assim que a poeira fique coletada em outras peças do motor, onde poderia causar grandes estragos aos mancais e outros componentes.

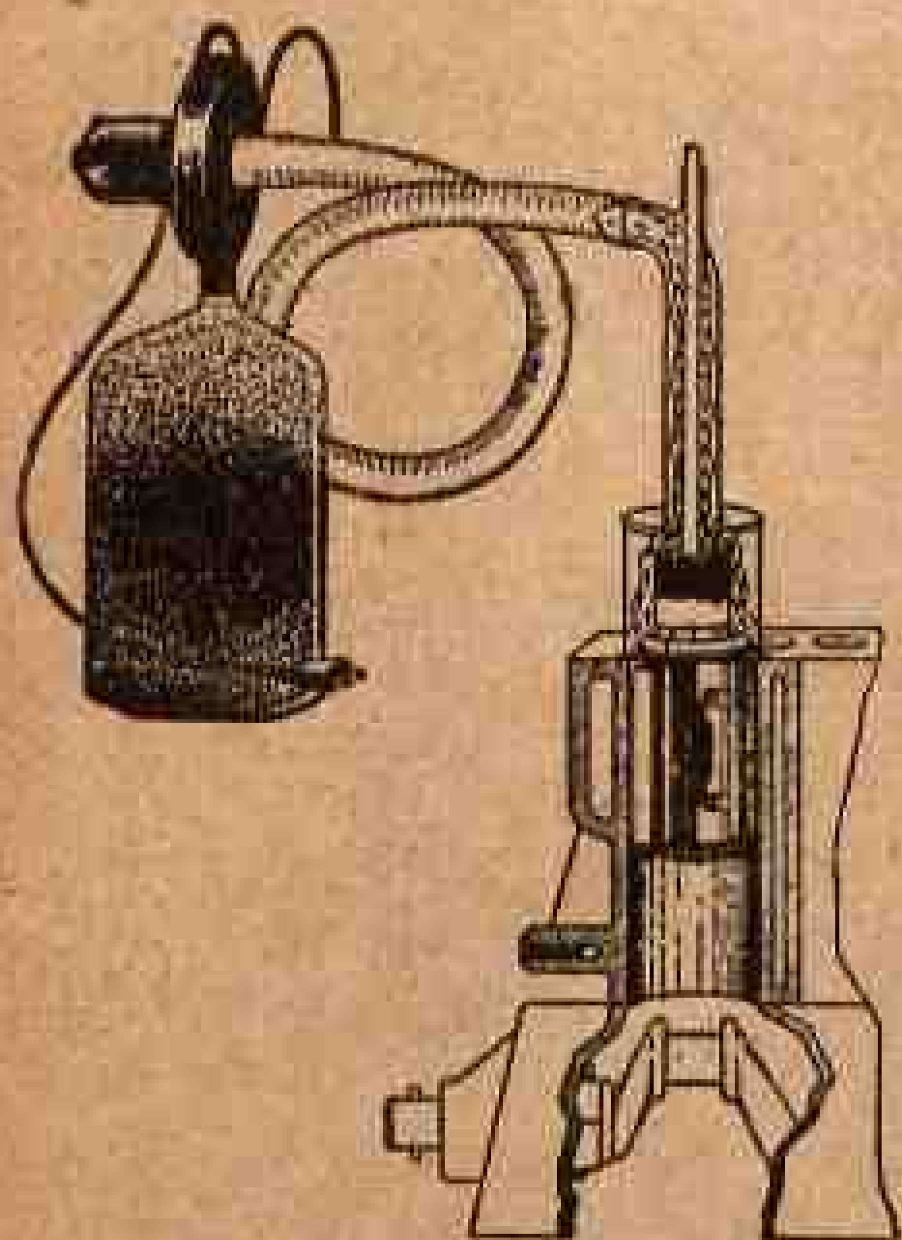


Fig. 372 — Aparelho de vácuo em uso com o afiador de cilindro. As setas indicam a direção da corrente de ar para o aparelho, o que produz sucção de tôda a poeira resultante da operação de amolar.



Fig. 373 — Mapa da seqüência do apêrto dos parafusos da cabeça do cilindro num motor Oldsmobile de 6 cilindros.

Alguns fabricantes recomendam que a afiação se faça pelo método úmido, em que as pedras de esmeril e o afiador são lubrificados constantemente com querosene.

Tanto a máquina de retificar como o afiador são empregados sem necessidade de retirar o motor do carro e também sem retirar o eixo de manivelas do motor.

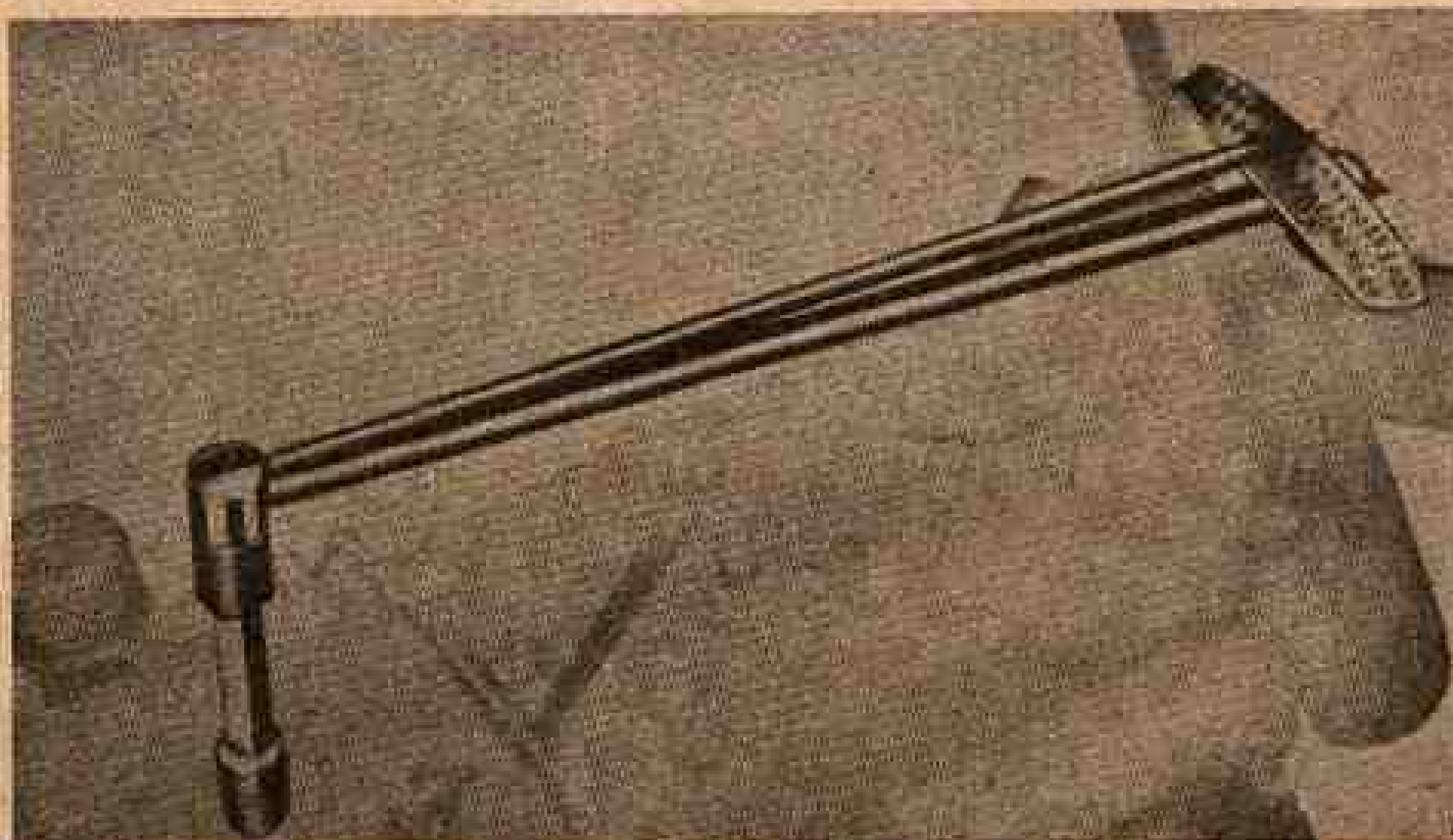


Fig. 374 — Usando uma chave de torque para apertar os parafusos da cabeça dos cilindros. A quantidade de torque imposta a cada parafuso é registrada no mostrador. Pode-se assim ter a certeza de empregar o torque correto.

Após retificadas as cabeças dos cilindros, o motor deve ser cuidadosamente limpo, cumprindo verificar atentamente se não ficaram partículas de metal ou de abrasivo nas superfícies das paredes.

205 — Substituição da cabeça do cilindro — Sempre que se coloca uma nova cabeça de cilindro, cumpre colocar também nova gaxeta. Antes da colocação, limpam-se muito bem o bloco de cilindros e as superfícies da cabeça, para retirar todo carvão ou poeira. Após a colocação, os parafusos da cabeça do cilindro devem ser apertados na pressão conveniente e na ordem certa, para evitar distorção da cabeça e do bloco e possível fratura dos parafusos. Essa sequência é estabelecida nos mapas e diagramas fornecidos pelos fabricantes. Geralmente apertam-se primeiro os parafusos centrais, depois os laterais. Na fig. 373 vemos uma das cartas ou mapas de apêrto dos parafusos.

206 — Regulagem do motor — A regulagem do motor compreende a verificação e ajustamento dos seus vários componentes e acessórios. Quando se encontrarem defeitos, falhas no funcionamento ou desalinhamentos, as necessárias correções devem ser feitas.

A seguir damos uma lista de desarranjos e maneira de proceder.

1.º — A primeira coisa a fazer é examinar a bateria com o hidrômetro. Se a densidade estiver acima de 1.225, passa-se a verificar a voltagem da bateria sob carga, para determinar a capacidade de conservar a voltagem em face de forte consumo. Para essa prova utiliza-se o motor de arranco. Verificar o estado dos terminais e cabos da bateria.

2.º — A ação do motor de arranco deve ser observada durante a prova acima. As condições mecânicas do motor de arranco podem ser avaliadas retirando a cinta de



A & A é o veículo publicitário que lhes garante penetração total no comércio especializado do Brasil.

De Norte a Sul do país todo comerciante dêste ramo lê AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS e procura em suas páginas de publicidade eficiente as mercadorias de que precisa.

Anuncie em A & A e suas vendas se multiplicarão.

Automoveis & Acessórios

Rua da Quitanda, 20 - 5.º – Caixa Postal 3446
Fone: 22-0232 – End. tel. - AUTOCESSO, RIO
RIO DE JANEIRO

Representante em São Paulo:
R. M. GARRIDO
Praça da Sé, 23 - sala 101 Fone: 33-3252

SUPERIOR

AO DOS ANOS ANTERIORES, o



AOS ASSINANTES DE A & A

êste volumoso ANUÁRIO será remetido gratuitamente. Se v. s. ainda não é assinante de nossa revista, escreva-nos ou telegrafe-nos hoje mesmo tomando uma assinatura por 3 anos - apenas cr$ 160,00 - com direito a êste utilíssimo ANUÁRIO repleto de matéria interessante, de informes úteis, de sugestões para negócios.

Automoveis & Acessórios

Toda importância em pagamento de assinatura deve ser remetida a H. D. Oliveira, Caixa Postal 3446, Rio de Janeiro, por meio de cheque, vale postal ou sob registro, com valor declarado.

coberta, examinando as escôvas, o comutador, as conexões.

3.º — Com o medidor de vácuo ligado ao motor, dá-se partida. Observam-se as medidas indicadas no mostrador. À medida que o motor esquenta, continua-se a observar se o vácuo aumenta, diminui ou estaciona.

4.º — Por meio do voltímetro e do amperímetro, examinam-se o gerador e o regulador, após terem estas unidades atingido a temperatura normal de trabalho. Verifica-se a resistência do circuito, fazendo-se a necessária correção caso se encontre resistência excessiva. Verificam-se as condições mecânicas do gerador removendo-lhe a cinta de coberta e examinando as escôvas, comutador e conexões.

5.º — Pára-se o motor e examina-se o sistema de ignição, incluindo os pontos de contacto do distribuidor, os mecanismos de avanço centrífugo e de vácuo, a capa, o rotor, o suporte. Verificam-se os fios de baixa e alta tensão e as conexões. Verifica-se a abertura dos pontos de contacto. Verifica-se a distribuição. Verificam-se também, com instrumental apropriado, as características elétricas da bobina e do condensador.

6.º — Procede-se a ajustamento na marcha lenta do carburador se a agulha indicadora de vácuo mostrar ser isso necessário. Põe-se o motor a trabalhar com o estrangulador em vários graus de abertura.

7.º — Procede-se a um teste comparativo dos cilindros fazendo curto circuito em cada vela por sua vez utilizando uma chave de fenda com cabo de madeira.

8.º — Por meio de um calibrador de compressão procede-se a uma acurada análise das compressões dos cilindros.

9.º — Por ocasião dos exames anteriores, vários outros componentes e acessórios do motor podem ser também observados. Examina-se o estado e a tensão da correia do ventilador. Inspecionam-se as mangueiras do radiador. Procuram-se vazamentos de óleo. Observa-se se as montagens e suportes do gerador, motor de arranco, carburador, regulador, tubos de admissão e de descarga e bateria estão bem firmes.

10.º) — Lubrificam-se, segundo as especificações do fabricante, o chassi e os acessórios, como gerador, motor de arranco, distribuidor, bomba dágua, etc.

11.º — Várias outras verificações e provas podem ser feitas por ocasião do exame do motor e dos processos de regulagem. O verificador de pressão da bomba de gasolina, por exemplo, assim como o seu verificador de capacidade, proporcionam dados úteis sôbre o funcionamento dessa bomba. O dinamômetro de motor verifica com precisão o modo de funcionamento geral do motor.

(Continua no póximo número)

CARTAS

"Muito boa revista e de grande utilidade para os mecânicos. Para mim, que sou mecânico, as secções de maior interêsse são "Sempre é bom saber" e "Guia Prático do Mecânico"."

Epitácio Batista de Menezes

Aracaju — Sergipe.

★

"Parabéns pelo seu artigo de outubro "As Portas da Moratória" e por sua atitude corajosa!

Outros deverão vir, na esperança de que os nossos futuros dirigentes possam "ver" melhor o nosso Brasil."

J. Veiga

Caixa Postal 5066 — São Paulo.

★

"Coloco êsse Mensário entre as melhores publicações do gênero. Que continue sua campanha pela abertura de novas estradas no país."

José Ferreira Junior

São Gotardo — Minas Gerais.

★

"Sua revista é muito útil ao meu ramo, que é o de oficina mecânica. E' muito instrutiva, sou seu assinante há muito e cada vez a aprecio mais."

João Ignácio dos Reis

Aracaju — Sergipe.

★

"Considero AUTOMÓVEIS & ACESSÓRIOS um guia prático e indispensável para todos os que militam no ramo."

Expedito Melo

Patos — Paraíba do Norte.

★

"Sua revista me tem agradado bastante. E' muito interessante tanto para mecânicos como para todos os que se dedicam ao ramo automobilístico."

Luiz Carlos Santos

Cachoeiro do Itapemirim — Espírito Santo.

★

"E' a melhor e a mais útil revista para quem trabalha com o ramo de automóveis."

Alfredo Carvalho

Poços de Caldas — Minas.

ÍNDICE DOS ANUNCIANTES

A. Pinheiro & Cia. 70, 71
Auto Asbestos S. A. 36
Auto Diesel Importadora S. A. 21
Auto Ind. e Com. Ltda. 70, 71
Auto Vidros Metal Cromo Ltda. 56

Bendix do Brasil Ltda. 18, 19
Black & Decker Inc. 43
Borg-Warner International 70, 71
Borgauto S. A. 12, 17, 70, 71, 79
Borghoff S. A. 35, 65, 85

Casa Paulo Guimarães 82
Casa Rand S. A. 2, 49
Charron Auto-Peças S. A. 79
Clark-Malia (Exports) Inc. 34
Cobima 22, 57, 67
Codisa 53
Com. e Rep. Souza-Pereira S. A. 20
Cia. Acum. Prest-O-Lite .. 24, 25, 54, 55
Cia. Auto-Lux Importadora 28
Cia. Cipan 1
Cia. Dist. Geral Brasmotor 5
Cia. Goodyear do Brasil S. A. 39
Cia. Mecânica Itaúna S. A. 6
Cia. SKF do Brasil Rolamentos 69

Daniel Costa & Cia. 38
De Maio, Gallo & Cia. Ltda. 75
Detroit Auto Peças S. A. 31
Disa Brasileira 14
Dist. de Auto Peças Ltda. 11, 70, 71
Dragão dos Vidros 79
Dunlop do Brasil S. A. 27

Equipamentos Wayne do Brasil S. A. .. 13

Firestone S. A. 7
Ford Motor Co. (Exports) Inc. 4
Fruehauf Trailer S. A. 58

Gen. Motors do Brasil S. A. 44, 45, 4º Capa
«G. T.» S. A. 76, 77

Hams & Lucas Ltda. 31
Hermes Macedo S. A. 65, 70, 71

José Vieira da Cunha 56

Luporini Com. e Ind. S. A. 85

Marien S. A. 67
Marinho & Araujo 70,71
Mechanica Urania Ltda. 41
Mesbla S. A. 57, 78
Metal Leve S. A. 63

Nogueirol Boturão S. A. 63

Oscar Sabo 38

Pan American World Airways 57
Parson, Crosland & Cia. Ltda. 32
Pirelli S. A. 3

Raphael Livreri Imp. S. A. 2º, 46, 3ª Capa

Saturnia S. A. 12
Sherwin-Williams do Brasil S. A. 61
Soc. Knowles & Foster p/Brasil Ltda. 33
Stenorizer do Brasil Ltda. 21
Steola S. A. 65

Thor Tool Hemisphere Inc. 72
Três Leões, Cia. de Com. Ind. e Rep. 70, 71
Tung-Sol Electric Inc. 61

Varig 51

Walter Gratz 10



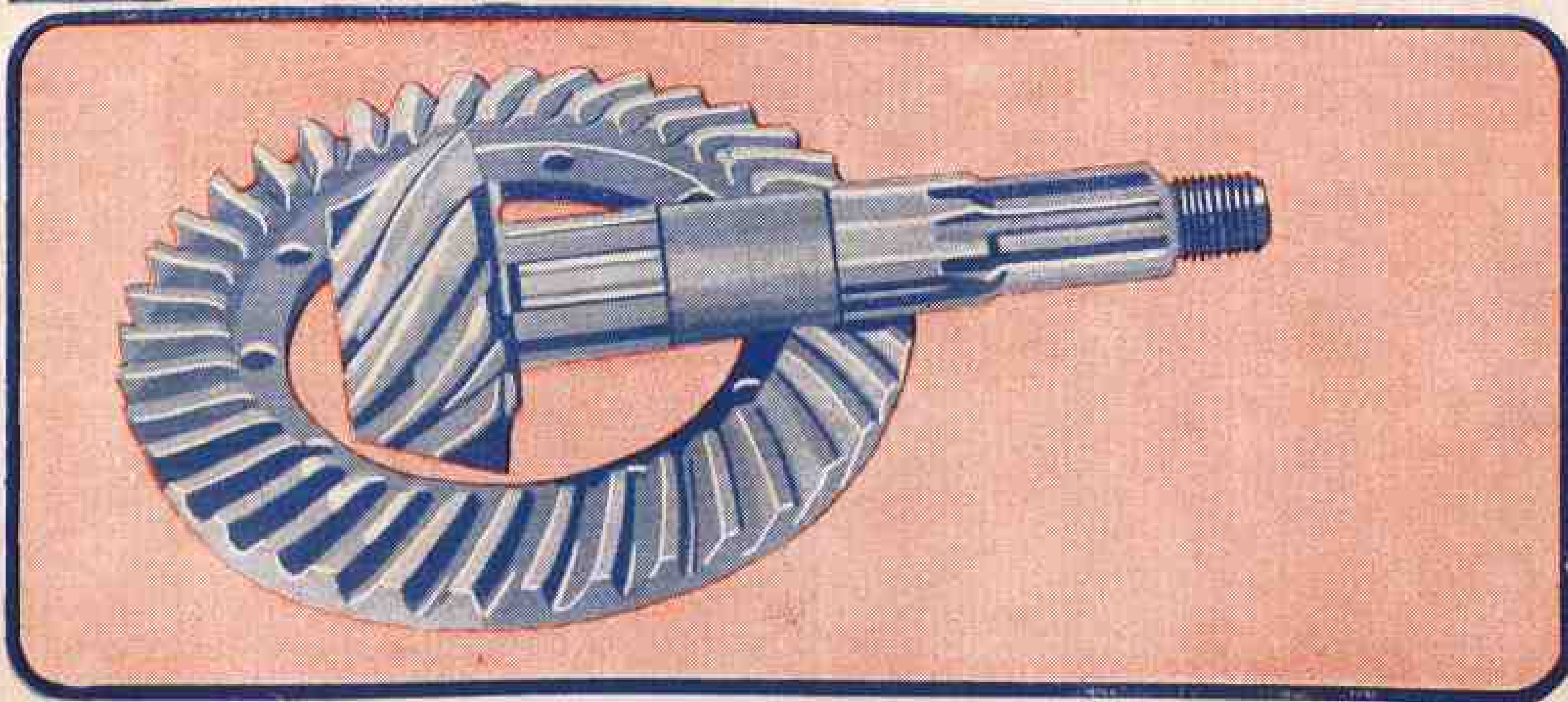
Servindo o Brasil

com um sortimento completo de peças sobressalentes para automóveis!

SENHORES COMERCIANTES

Importamos diretamente das mais acreditadas fábricas Americanas, razão pela qual podemos oferecer-lhes as melhores linhas de peças e accessórios para automóveis, pelos menores preços da praça.

Escrevam-nos hoje mesmo, pedindó nossa lista de preços.



RAPHAEL LIVRERI IMPORTADORA S. A.

Rua Piratininga, 304 a 308 – Endereço Telegráfico: "RAMILI"
Caixa Postal 3916 – Telefones: 32-3890, 33-5674 e 34-6910

SÃO PAULO - BRASIL



Flexíveis e resistentes, as molas GMB asseguram maior proteção e durabilidade, proporcionando mais economia e rendimento no trabalho. Resultado de vários anos de pesquisas e experiências, as molas GMB são de qualidade e precisão comprovadas por automobilistas de todo o país.

são MOLAS GMB

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.



RONEL S. A. imprimiu ★ R. Bittencourt Sampaio, 129 (esq. Av. Brasil)